ANNO XXXVIII - N. 12 COPIE 185.000 DICEMBRE 1932 - ANNO XI

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

CARLO ERBA ★ MILANO ★

Base del successo nella vita è una perfetta salute. Non esiste salute senza un'ottima digestione. Provate l'*Opopeptol* di Carlo Erba

20 goccie dopo i pasti

Opopeptol

CARLO ERBA S. A.
MILANO

Non chiacchiere, ma fatti!

E' nostro principio di offrire solo e sempre quanto di meglio si possa immaginare. La Pasta Dentifricia ODOL viene da noi preparata con materie di grana finissima e con i migliori ingredienti. La Pasta dentifricia ODOL non può quindi intaccare lo smalto dei denti e riunisce in sè le due qualità principali che sono della massima importanza per una Pasta dentifricia, e cioè: Potere detersivo ed assoluta innocuità. La Pasta dentifricia ODOL è di effetto insuperabile!

STANDARD

ALI NEL CIELO

L'aeronautica nel Decennale.

L'Italia Fascista ha festeggiato il suo Decennale con l'esultanza di una Nazione rinnovata nell'animo, nella fede, nel lavoro, nelle opere, nel sentimento di patria.

Come ogni altra attività nazionale, anche l'aeronautica ha avuto dalla volontà del Duce e dall'opera fattiva del suo Ministro impulso ed incremento notevolissimi, in ogni campo: tecnico, commerciale, turistico, militare.

Inesistente nel 1922 — chè gli 80 apparecchi militari dell'epoca in condizioni di volare non rappresentavano certo una forza — l'aeronautica italiana in dieci anni ha scritto la sua nuova storia e, sulla base delle gloriose tradizioni della guerra, ha riedificato una possente organizzazione.

I dati che seguono, senza commento, sono più eloquenti d'ogni altra trattazione.

Le imprese aeronautiche del Decennale.

1925, aprile-novembre – *Raid* dei Tre Continenti, di km. 55.000 (De Pinedo) con idro « Savoia Marchetti S. 16 bis ».

1927, febbraio-giugno – *Raid* dell'Atlantico e delle due Americhe, di km. 48.000 (De Pinedo-Del Prete) su « S. 55 ».

1928, maggio-giugno – Crociera del Mediterraneo occidentale, di km. 2800 compiuta da 62 idrovolanti « Savoia Marchetti S. 59 » e « S. 55 » con a capo S. E. Italo Balbo.

1928, giugno – *Raid* al Polo Nord per i naufraghi dell'« Italia », di km. 12.000 (comandante Umberto Maddalena e tenente Cagna) con idro « S. 55 ».

1929, febbraio – *Raid* Roma-Mogadiscio, di km. 8200 effettuato in sei giorni da Francis Lombardi con apparecchio da turismo « Fiat A. S. 1 », motore A. 50 da 90 HP.

1929, giugno – Crociera del Mediterraneo orientale e Mar Nero, di km. 4700 effettuata da 35 idrovolanti da bombardamento « S. 55 » al comando di S. E. Balbo.

1929, giugno – *Raid* dell'Europa Centrale, di km. 10.000 (comandante Maddalena e capitano Alberto Del Prete) su idro « S. CT. », motore Asso 500 HP.

1930, marzo – *Raid* Vercelli-Tokyo di km. 11.600 (Francis Lombardi) con apparecchio « Fiat A. 2 », motore Fiat A. 50 da 95 HP, effettuato in nove giorni.

1930, agosto – Primo giro aereo d'Italia per aeroplani da turismo di km. 3500. Vincitore il comandante Paride Sacchi su « Breda 15 S. » alla media di km. 152 all'ora.

1930, ottobre-1931, gennaio – Periplo africano di km. 28.900 (Francis Lombardi, Franco Mazzotti, Mario Rasini) con tre apparecchi da turismo « Fiat A. S. 2 », motore Fiat A. 50 S. da 95 HP.

1930, dicembre-1931, gennaio – Crociera Aerea Transatlantica di km. 10.400. Il primo volo in massa sull'Oceano compiuto da 11 idrovolanti « Savoia Marchetti S. 55 », 2 motori Fiat A. 22 R., al comando del generale Balbo. E' la più grande impresa aerea finora compiuta nel mondo.

I « records » italiani del Decennale.

Coppa Schneider 1926. Norfolk (U. S. A.) il 13 novembre 1926.

Record del mondo di velocità assoluta con km./h. 512.776, stabilito a Venezia il 31 marzo 1928.

Record mondiale di durata e distanza in circuito chiuso il 2 giugno 1928. Km. percorsi 7666.

Record mondiale di distanza in linea retta con km. 7163 compiuti in ore 49,19', il 2-3 luglio 1928.

Record mondiale di distanza e di durata in circuito chiuso; km. 8188 in ore 67,13'.

Record internazionale di altezza con carico di kg. 2000.

Record internazionale di altezza con carico di kg. 7500 e con carico di kg. 10.000 alla quota di m. 3231.

Record internazionale di durata con carico di 7500 e di 10.000 kg. con ore 1,31'.

Più grande carico trasportato a 2000 metri con carico di 10.000 kg.

Records internazionali di durata e distanza in circuito chiuso per aeroplani da turismo della prima categoria con km. 2746 e ore 29,4.

Record internazionale di altezza per apparecchi da turismo della prima categoria con 6566 metri.

Record internazionale di altezza per idrovolant della prima categoria con metri 5326.

Record internazionale di altezza con carico di kg. 2000 con metri 6784.

Record internazionale di elicottero, durata con ritorno al punto di partenza senza scalo 8' 45''. Distanza in linea retta senza scalo metri 1078. Altezza sul punto di partenza metri 18.

L'aeronautica militare nel Decennale.

Le crociere del 1928 e 1929, la memorabile Crociera Atlantica del 1930-31, le grandi manovre dell'Armata Aerea, le molteplici esercitazioni combinate con le altre forze armate, sono testimonianza della efficienza del nostro materiale, dell'addestramento e della disciplina del personale della R. Aeronautica.

Nel dopoguerra le forze aeree erano rappresentate da circa 300 velivoli, di cui un quarto circa in efficienza; oggi l'aviazione militare italiana conta 1500 apparecchi, tutti di costruzione nazionale, tutti all'altezza delle esigenze di una guerra moderna. Tra questi nel campo dell'aviazione da caccia ha il primato il velocissimo « Cr. 30 » che supera i 340 km. orari; nella specialità da bombardamento diurno il « Fiat Br. 3 » tuttora insuperato; nella specialità da bombardamento notturno i grandi velivoli « Caproni: 2000-3000-6000 », il « Breda CC. 20 » ed il « Fiat BRG. », costituiscono apparecchi di gran mole che hanno già superato con successo le prove sperimentali e che segneranno, con la loro adozione, una forte valutazione della nostra aeronautica da offesa. Nel campo marittimo, il glorioso idrovolante da bombardamento « S. 55 » rappresenta tuttora un eccellente strumento di guerra.

L'AERONAUTICA MILITARE NEL DECENNALE.

Riduzioni sulle linee aeree per il Decennale.

In occasione della Mostra della Rivoluzione, dal 26 ottobre 1932 al 21 aprile 1933 la Società Aerea Mediterranea e la S. A. Navigazione Aerea, d'intesa col Ministero delle Comunicazioni, hanno concesso degli appositi tagliandi per ottenere ribassi del 50 % sulle linee da loro gestite.

Questi tagliandi fanno parte del «Libretto A» in vendita presso tutte le stazioni del Regno. Tale libretto contiene il biglietto ferroviario di terza classe e 19 tagliandi — fra cui quelli d'aviazione — per ribassi vari.

Gli organici della Regia Aeronautica.

Con Decreto-Legge sono stati approvati gli organici del personale militare della Regia Aeronautica per l'anno 1932-33.

L'Arma Aeronautica, in base alla disposizione del Decreto in parola, viene ad essere costituita nel modo seguente: Ruolo naviganti: 1 generale di squadra; 5 generali di divisione; 10 generali di brigata; 39 colonnelli; 99 tenenti colonnelli; 98 maggiori; 440 capitani; 624 subalterni, di cui una parte può essere di complemento.

Ruolo servizi: 6 colonnelli; 18 tenenti colonnelli; 16 maggiori; 159 capitani e 202 subalterni.

Ruolo specialisti: 20 capitani e 91 subalterni.

Il Corpo del Genio Aeronautico comprende: Ruolo ingegneri: 1 ten. generale; 1 maggior generale; 9 colonnelli; 21 ten. colonnelli; 16 maggiori; 72 capitani e 45 subalterni.

Ruolo assistenti tecnici: 8 capitani e 14 subalterni.

Il Corpo del Commissariato comprende: Ruolo commissari: 1 maggior generale; 2 colonnelli; 14 tenenti colonnelli; 13 maggiori; 48 capitani e 70 subalterni.

La forza dei sottufficiali e della truppa è così costituita: 289 marescialli di prima classe; 352 di seconda; 531 di terza; 858 sergenti maggiori; 1988 sergenti; 2692 primi avieri; 3961 avieri scelti e 11.755 avieri.

L'aviazione commerciale italiana nel Decennale.

L'Italia possedeva nel 1926 km. 4000 di rete, oggi ne ha 18.654. Da circa 3000 passeggeri trasportati nel 1926 si è passati a 40.000; da 10 tonn. di merci trasportate, a 153 tonn.; da mezzo milione di km. volati si è arrivati a 4 milioni e mezzo.

Oltre alla rete interna e coloniale, l'Italia è collegata per via aerea con la Francia, la Spagna, la Tunisia, la Grecia, l'Oriente turco,

l'Albania, la Germania, l'Austria e la Romania.

L'attività dell'anno 1932, stabilita per approssimazione, dà le seguenti cifre: chilometri 4.834.200; passeggeri 41.100; posta e giornali kg. 232.660; bagagli kg. 518.800; merci kg. 138.460.

La seguente tabella dà idea dello sviluppo del traffico aereo:

Periodo di esercizio	Lunghezza della rete km.	Km. percorsi	Passeggeri N.	Posta, bagagli, merci, kg.
1926 (dal 1° aprile al 31 dicembre)	3.844	523.122	3.991	42.450
1927	4.664	1.327.656	9.757	146.519
1928	8.664	1.991.869	15.629	249.341
1929	13.362	3.068.965	25.034	521.178
1930	14.899	4.438.912	38.361	680.153
1931	18.723	4.398.871	33.650	706.103
1932 (1° semestre)	18.480	2.239.831	17.178	419.014

Borse di studio per l'Accademia Aeronautica offerte dai Fasci all'Estero.

Allo scopo di celebrare fra gli italiani residenti all'estero il ricordo della gesta aerea realizzata fra l'Italia ed il Brasile dallo Stormo Atlantico di S. E. Balbo, la Segreteria dei Fasci Italiani all'Estero stabiliva nel 1931 di offrire cinque Borse di Studio a giovani italiani residenti all'estero, per la frequenza della Regia Accademia Aeronautica di Caserta fino al conseguimento del grado di ufficiale pilota aviatore. E' tuttora aperto il concorso di ammissione alla R. Aeronautica e quindi il concorso per due Borse ancora disponibili. I giovani concorrenti potranno quindi rivolgersi alle RR. Rappresentanze all'Estero o ai Segretari dei Fasci all'Estero per prendere visione delle norme di ammissione al concorso.

Trecentomila chilometri volati in maggio sulle ventidue aerolinee italiane.

Durante il mese di maggio, sulle 22 linee di complessivi km. 16.795, sono stati volati in ore 1911, km. 295.666, trasportando 2125 passeggeri, 19.424 kg. di posta e giornali, 28.328 kg. di bagagli e 16.095 kg. di merci varie.

Il maggior numero di chilometri volati spetta alla Roma-Siracusa-Tripoli, con 219 ore, e poi alla Cagliari-Tunisi con 207 ore. Seguono le linee Roma-Napoli-Palermo, Roma-Trieste-Vienna, Roma-Tunisi e le altre.

La terza conferenza internazionale per il diritto aeronautico.

Avrà luogo prossimamente a Parigi la terza conferenza internazionale di diritto privato aeronautico, per l'esame e la discussione dei progetti della responsabilità dei danni ai terzi e del sequestro degli aeromobili.

Un mese « record » nel traffico aereo della S. I. S. A.

Il mese di agosto c. a. ha segnato un vero *record* nel movimento di passeggeri sulle linee della S. I. S. A. che fanno capo a Trieste.

In tutto il mese furono trasportati 2374 passeggeri (contro 1485 nel periodo corrispondente dell'anno scorso). Anche la quantità di posta e merci trasportate segnano un fortissimo aumento percentuale.

Su tutte le linee la regolarità dei voli è stata del 100 % e la media giornaliera dei passeggeri trasportati dagli idrovolanti trimotori sulla linea Trieste-Venezia-Pavia-Genova di 30. Gli idrovolanti monomotori della linea Fiume-Brioni-Venezia hanno trasportato una media di 15 passeggeri per apparecchio.

Nello stesso mese sono stati pure effettuati numerosi voli turistici ad Abbazia.

Berlino-Colonia in due ore.

Per soddisfare alle esigenze di maggiore velocità di traffico, sono stati elaborati in Germania, per iniziativa della Luft-Hansa oltre al « Falken » della Focke Wulf, l'apparecchio « Ju 60 » della Junkers e lo « He 70 » della Heinkel.

Ambedue questi apparecchi sono ad ala bassa, costruiti secondo linee di corrente e raggiungono 250-275 km.-ora. Nelle cabine possono trovar posto 5 o 6 passeggeri, che si trovano nelle condizioni di comodità che offre una limousine da viaggio. Lo « Ju 60 » è interamente metallico.

La linea Berlino-Colonia e la Berlino-Monaco potranno venire così percorse in due ore invece di tre.

Aeroplani con tassametro.

L'aeroporto di Brema avrà, d'ora in avanti, aeroplani a tassametro. Si tratta di aeroplani leggerissimi muniti di autogiro la Cierva e di un motore da 200 cavalli che permetterà loro di raggiungere una velocità media oraria di 255 km.

La tassa è per il momento di 32 pfenningh per km. e di 34 se i passeggeri sono due (circa L. 1,50 per km.).

Questi apparecchi, che già numerosi fanno servizio negli Stati Uniti, sono arredati con ogni comodità. Possono prendervi posto due passeggeri; il sedile del pilota è collocato nell'interno della cabina.

Motore ad olio pesante per il « Graf Zeppelin ».

La Maschinenfabrik-Augsburg-Nürnberg ha iniziato la costruzione di uno speciale motore da 1000 HP, a olio pesante, destinato ad essere installato in via sperimentale sul « Graf Zeppelin ».

Questo nuovo motore è il risultato di esperienze di laboratorio durate molti anni presso le suddette officine di Augsburg, che hanno avuto soprattutto di mira la riduzione del peso. Si è riusciti così finalmente a costruire un motore a olio pesante che non supera il peso di un motore a combustione e nel quale il pericolo del fuoco è eliminato e le spese di esercizio sono ridotte ad un terzo.

Lo stabilimento di Augusta intende procedere alla costruzione di una serie di motori ad olio pesante, adatti per trattrici, auto e locomotive.

« Records ».

La Federazione Aeronautica Internazionale, dopo controllo, ha omologato il nuovo *record* di altezza del Prof. Piccard stabilito in 16.201 metri.

L'altezza verrà notata come *record* assoluto di altezza e *record* internazionale della classe A, palloni, ottava categoria (palloni di capacità superiore ai 4000 mc.).

La stessa Federazione Aeronautica Internazionale ha omologato come *record* mondiale l'altezza raggiunta dal capitano inglese Uwins nel suo volo del 16 settembre, durante il quale egli raggiunse la quota di 13.404 metri.

L'aviatore francese Signorin ha raggiunto la quota di 8980 metri con 1000 chilogrammi di carico, battendo così il primato del mondo con tale carico.

Il *record* precedente era detenuto dall'aviatore Burtin con 7899 metri.

Nuove aviolinee in Giappone.

Il Ministero delle Comunicazioni giapponese sta studiando il progetto per una nuova grande aerolinea: la Tokyo-Sapporo (nell'isola Hokkaido) con prolungamento Sapporo-Toyohara (Sakhalin) e diramazione Sendai-Yamagata-Akita, nonchè varie aerolinee di importanza secondaria: Osaka-Tokushima-Kochi-Fukuoka-Kumamoto-Kagoshima e Fukuoka-Beppu.

La Tokyo-Sapporo sarà in un primo tempo al solo servizio postale, consentendo così alla posta di giungere in una sola giornata da Tokyo a Sapporo, ed in due da Sapporo a Dairen.

Una serie di aeroporti tra l'Atlantico ed il Pacifico.

Il Governo del Canadà ha studiato un progetto per la costruzione di una serie di campi d'atterraggio tra le coste dell'Atlantico e quelle del Pacifico.

Nei vari centri dovranno essere stabiliti dei campi, sotto la direzione del Dipartimento per la Difesa Nazionale.

Il progetto prevede la costruzione di campi di atterraggio su tre importanti rotte che sono

attualmente sprovviste di ogni comodità per gli aviatori; e cioè: la Montreal-Halifax (Nuova Scozia)-Ottawa; la Toronto-Winnipeg e la Lethbridge-Vancouver. Quando questa serie di lavori sarà ultimata, il Canadà possiederà una catena di campi d'atterraggio che connetteranno i vari punti del paese, in tutta la sua estensione.

La spedizione aviatoria inglese per il sorvolo dell'Everest.

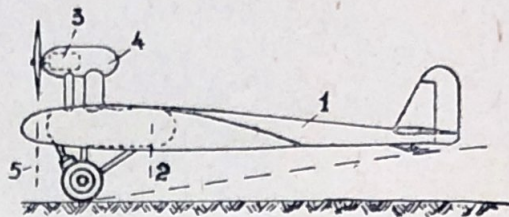
Si sta organizzando a Londra, come è noto, una spedizione aerea per sorvolare la cima dell'Everest, la più alta montagna del mondo (metri 8810) nella catena dell'Himalaya. Il finanziamento è stato fatto da Lady Houston, quella stessa che due anni or sono offrì 100.000 sterline al Ministero dell'Aria per finanziare la partecipazione alla Coppa Schneider.

L'aeroplano, che sarà pilotato dal marchese di Clydesdale, è dello stesso tipo di quello col quale il 16 settembre il cap. Uwins ha raggiunto i 13.400 metri d'altezza. Sono stati preparati per il pilota e per il passeggero gli abiti riscaldati elettricamente e i respiratori con bombole di ossigeno.

Velivoli per voli ad alte quote.

La figura mostra un dispositivo per velivoli, destinati a volare ad alte quote, brevettato dalla Casa Junkers.

Secondo l'invenzione, l'asse dell'elica passa fuori delle cabine ermetiche, e l'elica stessa girando non attraversa con il suo piano di rotazione la cabina ermetica destinata all'equipaggio.

L'invenzione offre anche, dal lato della sicurezza, il vantaggio che elimina il pericolo

della rottura della cabina ermetica nel caso di rottura dell'elica.

Nella figura è rappresentata una sezione longitudinale di un apparecchio monomotore. In esso (1) è prevista una cabina ermetica (2) destinata all'equipaggio e nella quale, ad alte quote, viene mantenuta una pressione relativamente elevata.

Al disopra dell'ala trovasi il motore (3) che è egualmente rinchiuso in una cabina ermetica (4) comunicante con la cabina 2. Il piano di rotazione dell'elica è situato in maniera che non attraversi nè la cabina 4, nè la cabina 2.

Anno XXXVIII **Sommario del Fascicolo di Dicembre** **N. 12**

Abbonamento per il 1933 { **se effettuato entro il 31 dicembre 1932 L. 15,50 (Estero L. 30,50).**
„ „ dopo tale data.......... L. 18,50 (Estero L. 36,50).

Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

La Direzione della Rivista è affidata per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

RIASSOCIATEVI!
RIABBONATEVI!

CONSOCI,

Vi preghiamo vivamente di ottemperare a quanto prescrive l'art. 14 dello Statuto Sociale, provvedendo subito alla riassociazione al Touring per il 1933: per effettuare la rimessa servitevi dell'unito bollettino di versamento in conto corrente, oppure di vaglia postale, oppure di assegno bancario.

I Soci Annuali *versano* **L.15,20** *(Estero* **L. 25,20**) *quale quota 1933; se desiderano ricevere la Rivista Mensile* **«Le Vie d'Italia»** *devono aggiungere al suddetto importo anche il prezzo d'abbonamento, fissato in* **L. 15,50** *(Estero L.* **30,50**) *e cioè in totale: L.***30,60** *(Estero L.* **55,60**).

I Soci Vitalizi e Quinquennali *che desiderano ricevere la Rivista Mensile del T. C. I.* **«Le Vie d'Italia»** *devono versare il relativo importo di abbonamento e cioè L.* **15,50** *(Estero L.* **30,50**).

L'associazione al T. C. I. per il 1933 darà diritto:

- a ricevere gratuitamente il IV volume (Sicilia) della pubblicazione illustrata «Attraverso l'Italia». — 256 pagine, circa 400 illustrazioni in nero, 4 tavole a colori, una carta geografica.
- a ricevere gratuitamente il II volume della «Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura d'Italia». - Parte I: Le stazioni al mare - Vol. II: Mare Adriatico e Mare Ionio. — 240 pagine circa con numerose illustrazioni documentarie, cartine geografiche, piante dei principali luoghi descritti.
- a ricevere gratuitamente i fogli I, II e III della Nuovissima Carta d'Italia al 500.000.
- ad effettuare l'abbonamento alla Rivista Mensile del T. C. I. «Le Vie d'Italia» al prezzo di favore di L. 15,50 (Est. L. 30,50) - Dopo il 31 dicembre 1932 tale prezzo verrà portato a L. 18,50 (Estero L. 36,50).

Importante

Ritagliare la fascetta-indirizzo con la quale si ricevono la Rivista o le altre pubblicazioni e incollarla nella parte riservata alla corrispondenza del bollettino di conto corrente qui unito, oppure del vaglia postale, o unirla alla lettera con la quale si accompagna il versamento a mezzo assegno bancario.

Il sistema più comodo ed economico per l'invio delle rimesse al Touring è quello del CONTO CORRENTE POSTALE: per valersene basta staccare l'unito bollettino, riempirlo e consegnarlo all'Ufficio postale più vicino assieme al denaro.

STACCARE IL BOLLETTINO IN QUESTO SENSO SECONDO LA LINEA PERFORATA

Scrivere chiaramente

Servizio dei conti correnti postali

Certificato di allibramento

Versamento di L. ____________

eseguito da ____________

residente in ____________

N. ______ *via* ____________

sul c/c N. 3-98

intestato al Touring Club Italiano Milano

Addì ____________ *193*___

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Bollo a data dell'Ufficio accettante

N. ____________

del bollettario *ch 9*

SERVIZIO dei CONTI CORRENTI POSTALI

Bollettino per un versamento di L. ____________

Lire ____________ (in lettere)

eseguito da ____________

residente in ____________

via ____________ *N.* ______

sul c/c N. **3-98** *intestato al*

Touring Club Italiano - Milano

nell'Ufficio dei Conti di **MILANO**

Firma del versante

Addì ____________ *193*___

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Spazio riservato all'Ufficio dei Conti

Tassa di L. ____________

Cartellino del bollettario

Bollo a data dell'Ufficio accettante

L'Ufficiale di Posta

Servizio dei conti correnti postali

Ricevuta di un versamento

di L. ____________

Lire ____________ (in lettere)

eseguito da ____________

sul c/c N. 3-98

intestato al Touring Club Italiano Milano

Addì ____________ *193*___

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Tassa di L. ____________

numerato di accettazione

L'Ufficiale di Posta

Bollo a data dell'Ufficio accettante

Vi trasmetto il seguente importo:

Quota Assoc. e Abbon. a "Le Vie d'Italia" 1933 L. 30,60 - Estero L. 55,60
Sola Quota Associazione 1933 " 15,20 - " " 25,20
Abbonam. a "Le Vie d'Italia" (per i Vital. e Quinq.) " 15,50 - " " 30,50

(Cancellare la parte che non interessa).

Indirizzo al quale devono venir spedite le pubblicazioni:

Tessera N. ....

Cognome .... Nome ....

Via .... N. ....

(Prov. ....) Luogo ....

Incollare sul rettangolo indicato la fascetta-indirizzo con la quale si ricevono le pubblicazioni del Touring.

Parte riservata all'Ufficio dei Conti

N. .... dell'operazione.

Dopo la presente operazione il credito è di L. ....

Il Direttore dell'Ufficio

Avvertenze

Il versamento in conto corrente è il mezzo più semplice e il più economico per effettuare rimesse di denaro a favore di chi abbia un c/c postale.

Chiunque, anche se non è correntista, può effettuare versamenti a favore di un correntista. Presso ogni Ufficio postale esiste un elenco generale dei correntisti, che può essere consultato dal pubblico.

Per eseguire il versamento, il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purchè con inchiostro, il presente bollettino e presentarlo all'Ufficio postale insieme con l'importo del versamento stesso.

Sulle varie parti del bollettino dovrà essere chiaramente indicata, a cura del versante, l'effettiva data in cui avviene l'operazione.

Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abrasioni o correzioni.

I bollettini di versamento sono di regola spediti, già predisposti dai correntisti stessi ai propri corrispondenti; ma possono anche essere forniti dagli Uffici postali a chi li richieda per fare versamenti immediati.

A tergo dei certificati di allibramento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari, cui i certificati anzidetti sono spediti a cura dell'Ufficio conti rispettivo.

L'Ufficio postale deve restituire al versante, quale ricevuta dell'effettuato versamento, l'ultima parte del presente modulo, debitamente completata e firmata.

Tasse per i versamenti

I versamenti eseguiti da chiunque negli Uffici postali dei capoluoghi di provincia **sono esenti da tassa.**

Per i versamenti eseguiti in ogni altro Ufficio si applicano le seguenti tasse:

Fino a L.	50.—	tassa L. 0,15
» » »	100.—	» » 0,20
» » »	500.—	» » 0,40
» » »	1000.—	» » 0,60
» » »	5000.—	» » 1,—
» » »	10000.—	» » 2,—

Firmare chiaramente e non omettere mai l'esatto indirizzo e *il numero di tessera.*
Allegare possibilmente nelle corrispondenze o rimesse dirette al Touring, *la fascetta indirizzo* con la quale si ricevono le pubblicazioni.

Fate almeno un nuovo S

È molto facile: basta enumerare taggi concessi ai Soci e ricordare nuità della quota. — La scheda inviamo deve servire per ass nell'ambito delle Vostre paren amicizie un nuovo Socio al To

DOMANDA D'ASSOCIAZIO

Il sottoscritto chiede di essere amm T.C.I. in qualità di Socio (per l'anno

Annuale *e versa L.* 17,20 *(Estero L.* 2
(comprese L. 2,— per tassa d'iscrizione

Vitalizio *e versa la quota unica di L.* 2
(Estero L. 3

Vitalizio a pagamento rateale *e versa rata di L.* 42,20 *(Estero L.* 62,20)
successive di L. 20,— *(Estero L.* 30,
multipli fino a L. 202,20 *(Estero L.* 302

Fondatore della Sede *e versa la quota di L.* 300,20 *(Estero L.* 400,20).

Desidera pure abbonarsi per il 1933 a **Vie d'Italia** *» e versa L.* 15,50 *(Est. L.* 3

Dopo il **31 Dicembre 1932** l'abbonamento Rivista costerà L. 18,50 (Estero L. 3

(Cancellare la parte che non interessa

Si dichiara edotto dello Statuto dell' ciazione, si obbliga ad osservarlo, ed elegg micilio in Milano, presso la Sede del T.

COGNOME ....

Nome ....

paternità ....

professione .... nato a ....

il .... (giorno) .... (mese) .... (an

Indirizzo al quale devono venir spedite le pubblicazi

Luogo ....

Provincia di ....

N. .... Via ....

Firma del richiedente ....

„ del Socio presentatore ....

Da .... *il* 193

Fatevi Soci Vitalizi versando quota prima del 31 dicembre 1

Avrete così diritto di partecipare a

Grande Concorso di Propagan
tra i presentatori di Soci Vitali per l'anno 1932

Un'automobile **ALFA ROMEO** da so giarsi a parità di condizioni fra tutti i tecipanti al Concorso.

Numerosi premi in oggetti vari (mo clette, apparecchi radio, biciclette, bino macchine fotografiche, grammofoni, ar sportivi e da viaggio) ai 34 presentato maggior numero di Soci Vitalizi.

Premi in pubblicazioni o in danaro a i presentatori di almeno 2 Soci Vitalizi.

Chiedete il Bando del Concorso Vitalizi

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO
MILANO - CORSO ITALIA, 10
ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE
LEGGE 7 APRILE 1921, N° 610 - ROMA: VIA MARGHERA 2, ANGOLO VIA MAGENTA

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA - ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO
SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Anno XXXVIII - N. 12

Proprietà letteraria ed artistica — Riproduzione vietata
Non si restituiscono manoscritti nè fotografie
Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. XVI, del testo dalla pag. 877 alla 956 e del notiziario dalla pag. 433 alla 476.

Dicembre 1932
(Anno XI)

LA NUOVA PINACOTECA VATICANA

Esistevano fino a ieri in Roma solamente tre raccolte d'arte ospitate in edifici sorti appositamente per tale fine: il *Museo di Scultura Antica* sul Corso Vittorio Emanuele, donato alla Città dal Senatore Giovanni Barracco (arch. Gaetano Koch, 1905), la *Galleria Nazionale d'Arte Moderna* a Valle Giulia (Cesare Bazzani, 1911) e il *Museo Petriano* a fianco del Colonnato di S. Pietro (Giovanni Battista Giovenale, 1924). Per la volontà di papa Pio XI, oggi anche la *Pinacoteca Vaticana* ha una sua sede regale, costruita espressamente a opera di un insigne architetto nostro, il senatore Luca Beltrami.

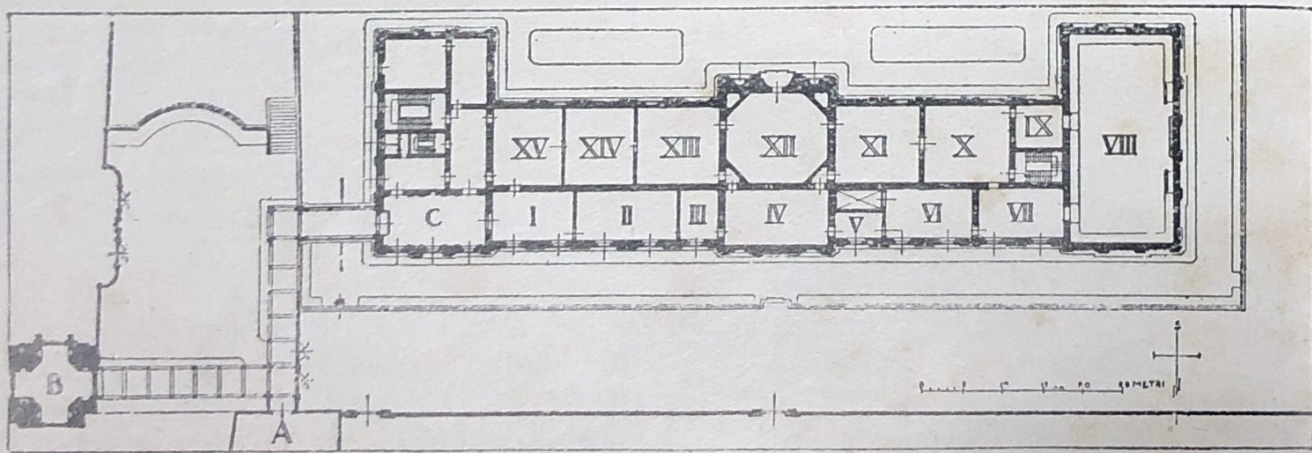
La fronte dell'edificio misura cento metri, ma raggiunge i centodieci col portichetto esterno d'ingresso che, piegandosi ad angolo retto, riunisce questa nuova costruzione all'ingresso cosidetto dei Quattro Cancelli, in fondo al viale di Belvedere; la massima larghezza, sulle ali aggettanti, è di trenta metri. La costruzione comprende due piani: l'inferiore per i depositori, il laboratorio del restauro, il gabinetto fotografico ed altri servizi analoghi; il superiore per le pitture esposte al pubblico in quindici sale di differente superficie, disposte su due lunghe file parallele messe in comunicazione — sì che possa compiersi il giro senza che il visitatore debba ritornare sui suoi passi — attraverso l'ampia sala terminale. Le sale esposte a settentrione ricevono luce dalle finestre e hanno al disopra un piano ammezzato per gli Uffici preposti alla tutela del patrimonio artistico del Vaticano; la sala di fondo e le sale esposte a mezzogiorno sono illuminate attraverso i lucernari, ed in tutto questo lato non vi sono aperture sul piano superiore, ad eccezione solo di quella in corrispondenza del balcone centrale. Si rifletta che le sale della fila verso settentrione racchiudono i dipinti dal Duecento sino a Raffaello, di misure non mai grandissime e spesso addirittura minuscole, e perciò facilmente illuminabili con luce proveniente di lato; le altre sale contengono invece in prevalenza grandi pitture del Cinquecento e del Seicento, per le quali è indispensabile l'illuminazione dall'alto: la luce delle finestre è poi graduabile mediante l'apertura o la chiusura a saracinesca di sportelloni metallici, e, allo

(fot. Faccioli, Città del Vaticano)

FACCIATA PRINCIPALE DELLA NUOVA PINACOTECA VATICANA (ARCHITETTO LUCA BELTRAMI).

stesso fine, i lucernari sono muniti di tende. Nessuna disposizione d'indole tecnica, suggerita dalla scienza o dall'esperienza, è trascurata, sia per quanto riguarda l'agganciamento dei quadri, sia per la prevenzione degl'incendi e dei furti, per la pulizia, per le comunicazioni telefoniche, per i montacarichi. Nella sala dei Primitivi, e nelle due che a questa succedono, i dipinti più piccoli sono aggruppati entro grandi vetrine disposte tutto attorno, e sormontate dai dipinti di maggiori dimensioni. Sempre, del resto, non solo i dipinti più piccoli e delicati, ma anche le predelle nei quadri più grandi hanno la protezione del vetro, e anche gli arazzi di Raffaello sono esposti entro colossali vetrine. I pavimenti sono tutti di marmo; le pareti sono dipinte a fresco con tinta unita, alla quale si è sovrapposta una leggiera spugnatura a secco, e le vòlte hanno una sobria ed elegante decorazione, per lo più anche questa a fresco, inspirata da qualche motivo caratteristico degli artisti che dominano nelle singole sale.

Nell'ordinamento delle numerose e pregevoli pitture si è in massima seguito il criterio cronologico, senza inutili pedanterie allorchè ragioni di affinità o di derivazione stilistica consigliavano avvicinamenti od aggruppamenti.

Nella prima sala, *dei Primitivi,* troviamo il *Ritratto di S. Francesco,* opera firmata di Margaritone da Arezzo. Questa pittura del nostro Duecento tanto preziosa oltre che per i caratteri artistici anche per il soggetto, in quanto è uno dei più antichi ritratti del gran Santo di Assisi, è ben degna di aprire la suc-

PIANTA DELLA NUOVA PINACOTECA VATICANA.

A, Nuovo accesso alla Pinacoteca e ai Musei - B, Ingresso dei Quattro Cancelli - C, Vestibolo - I, Sala dei Primitivi - II, Sala di Giotto - III, Sala del Beato Angelico - IV, Sala di Melozzo - V, Sala di Giovanni Bellini VI, Sala dei polittici - VII, Sala del Perugino - VIII, Sala di Raffaello - IX, Sala di Leonardo - X, Sala di Tiziano - XI, Sala del Baroccio - XII, Sala del Domenichino - XIII, Sala del Maratti - XIV, Sala dei soggetti profani - XV, Sala dei ritratti.

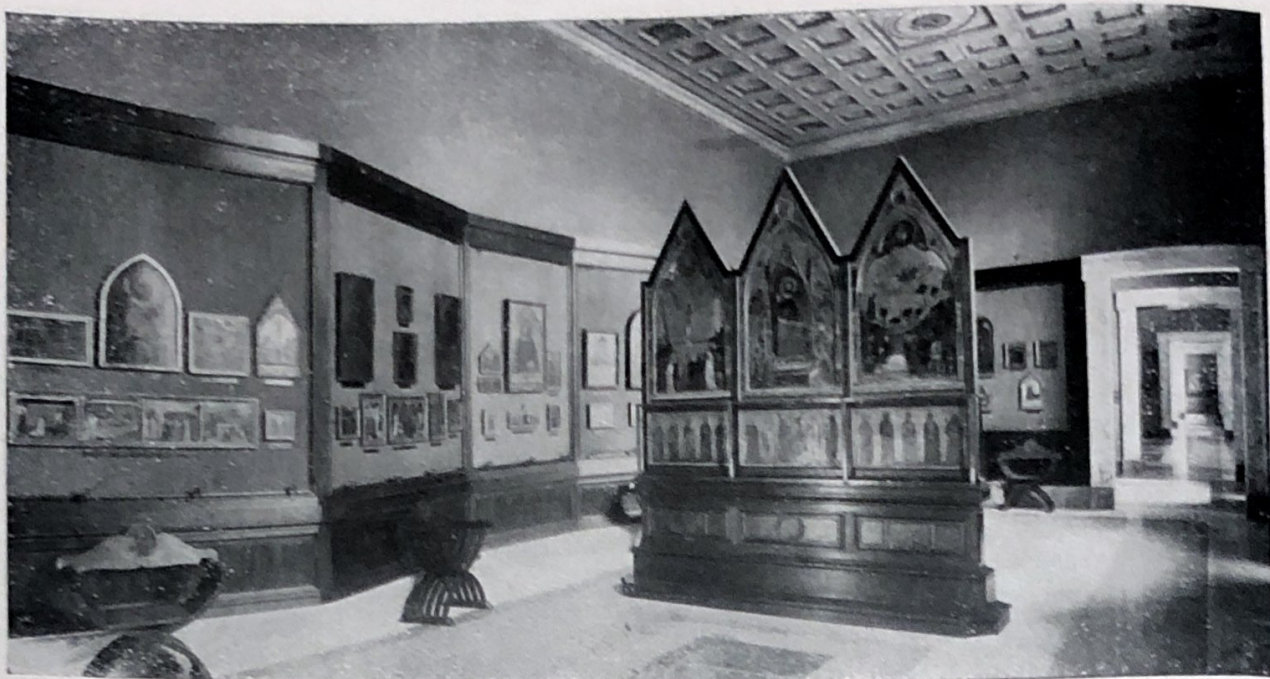
LA SALA DEI PRIMITIVI. (fot. Faccioli, Città del Vaticano)

cessione cronologica nella rinnovata Galleria Pontificia: i modi della pittura Bizantina vi hanno palesemente un dominio assoluto, ma già nello sforzo di rendere in qualche maniera il tipo fisionomico è un rude tentativo di liberarsi da una dominazione troppo a lungo durata.

Una grazia raffinata troviamo invece nella *Madonna col Bambino,* opera recante la firma del trecentista Vitale da Bologna, un pittore che, mossi i suoi primi passi sulle orme dei maestri miniatori locali, ha guardato fuori ai progressi della pittura di Firenze e di Siena. Del Trecento, soprattutto Fiorentino, sono qui alcuni notevoli esempi: il polittico con la firma di Giovanni Bonsi e l'indicazione dell'anno 1372, unica opera che ci sia nota di questo pittore, documenta e conferma il dilagare sempre maggiore a Firenze dello stile di Siena, destinato specialmente per le sue qualità meno alte ad essere tanto più facilmente compreso ed ammirato. Con i polittici di Giovanni del Biondo e di Giovanni da Ponte (1435) vediamo come i Fiorentini più insensibili ai richiami del rinnovamento artistico che già s'andava operando nella loro città abbiano continuato in questo indirizzo sino a mezzo il Quattrocento.

Un particolare carattere è conferito alla sala dalle numerosissime tavolette Bizantine, quasi tutte di misure minime, che ci mostrano la tenace vitalità di questo stile dal XIII

(fot. Anderson, Roma)

VITALE DA BOLOGNA - MADONNA COL BAMBINO.

(Fot. Faccioli, Città del Vaticano)

LA SALA DI GIOTTO.

fino al XVII secolo, ma che insieme ci dicono come un così stretto conservatorismo abbia finito per ridurre, nei paesi dell'Oriente Europeo dove non si sono avute possibilità di reazione, l'esercizio dell'arte ad una semplice pratica di mestiere raffinato. Tale è del resto, fatalmente, la sorte dell'arte in ogni tempo e in ogni luogo: una resistenza troppo tenace alle correnti nuove non produce che manierismo e decadenza. Queste tavolette della più tarda tradizione Bizantina si apparentano benissimo, anche se prodotte nel Seicento, con i nostri Primitivi, e formano un fondo intonato nella sala dove questi trionfano con la loro schiettezza. Ma soprattutto giovano a farci capire quale intimo vigore sia sempre stato nella nostra arte e nella nostra razza, anche quando poteva sembrare che l'invasione dello stile d'Oriente avesse distrutto ogni resto di tradizioni connaturate con il nostro spirito occidentale e latino: se una vitalità latente delle nostre idealità espressive non si fosse perpetuata, l'arte nostra non avrebbe compiuto, dal Duecento al Seicento, un così differente cammino!

La seconda sala porta il nome augusto *di Giotto*. Vi troneggia nel centro il grande polittico, dipinto nelle due faccie, che era un giorno sull'altare grande della vecchia Basilica Vaticana, e che è stato commesso dal cardinale Jacopo Stefaneschi, creatura di papa Bonifacio VIII. Sulla faccia anteriore è raffigurato nel centro il Redentore benedicente in trono fra angeli, ed ai suoi piedi è il cardinale inginocchiato; a sinistra vediamo la Crocifissione di S. Pietro, a destra la Decollazione di S. Paolo, nella predella la Vergine col Bambino e angeli in mezzo agli Apostoli. Nel centro della faccia posteriore è S. Pietro in trono con angeli e santi, ai cui piedi è ripetuto il committente in ricco paludamento sacerdotale, nell'atto di offrire questo medesimo trittico; in ciascuno dei due scomparti laterali sono raffigurati due Apostoli, e tre santi nella parte centrale superstite della predella. Senza dubbio questa tavola, restaurata e ricomposta, costituisce la più importante e gradita novità della Pinacoteca rinnovata e ampliata nella sua nuova sede: sino ad ora bisognava contentarsi di vederne da un lato solo le varie parti smembrate ed appese a una parete nella Sala Capitolare della Basilica Vaticana. L'opera è d'immenso valore per comprendere i caratteri e lo sviluppo della pittura nostra nella prima metà del Trecento; ma, nonostante la identificazione col dipinto che nel Necrologio del cardinale Stefaneschi si asserisce di mano del grande fiorentino, non possiamo in alcun modo giudicarla come fattura di Giotto, e neppure ritrovarvi la sua opera associata con quella di aiuti e seguaci. Già qualche cosa di goticizzante vi si scorge, che ci fa pensare ad uno scolaro di Giotto, di cui sarà forse un giorno possibile

(fot. Faccioli, Città del Vaticano)
SCUOLA DI GIOTTO - POLITTICO (FACCIA ANTERIORE).

determinare il nome e riconoscere altre opere, uno scolaro non più del tutto immune da contatti con Siena; qualche cosa di sommario e di convenzionale è poi nei vari personaggi, che Giotto avrebbe saputo rendere ben altrimenti vivi.

Ma pur non convenendo nell'attribuzione, bisogna riconoscere che la sala porta degnamente il nome di Giotto, sia per l'importanza grandissima di quest'opera tanto vicina alla sua arte e al suo magistero, sia per la presenza di un gruppo d'opere dello scolaro suo fedelissimo, Bernardo Daddi. Oltre che dalla cosidetta *Madonna del « Magnificat »* e dalla squisita *Madonna col Bambino*, l'arte sua è rappresentata da un piccolo, finissimo polittico. Inoltre sulle pareti (su quella dirimpetto alle due finestre, allo scopo di meglio utilizzarne tutta la luce, si è per l'intera larghezza applicato un alto telaio con andamento a denti di sega) si succedono dipinti dei più grandi Senesi del Trecento e del Quattrocento: di Simone Martini, di Lippo Memmi, di Ambrogio e Pietro Lorenzetti, di Taddeo di Bartolo, del Vecchietta, di Giovanni di Paolo tanto efficace nell'ingenuità dei suoi preziosismi (si ricordi ad esempio la tavoletta del *Presepio*), di Sano di Pietro che non riesce più a interessarci nonostante il pieno possesso materiale dei mezzi figurativi. I Fiorentini sono ancora rappresentati da Jacopo del Casentino, da Lorenzo Monaco e da Spinello Aretino, e nella vetrina della parete di fondo, insieme con altre pitture di Marchigiani, possiamo ammirare un gruppetto di opere di Allegretto Nuzi, in cui primeggia

(*fot. Anderson, Roma*)
BERNARDO DADDI - MADONNA COL BAMBINO.

d'un affresco. Dopo che il restauro ha tolto la disgraziata sovrapposizione a olio, appare più che mai verosimile l'attribuzione a Gentile da Fabriano, e l'originaria appartenenza al Polittico Quaratesi, delle quattro tavolette con le *Storie di S. Nicola di Bari*. Un ricordo a parte meritano anche Filippo Lippi con l'*Incoronazione della Vergine* e Benozzo Gozzoli con la *Madonna della Cintola,* e la relativa predella che illustra alcuni episodi della *Vita della Vergine*.

La sala *di Melozzo* ospita su tre pareti preziosi resti delle decorazioni a fresco eseguite in Roma dal grande pittore Romagnolo, nella Biblioteca Vaticana e nella Basilica dei SS. Apostoli. Della prima opera è giunta a noi, ed è qui conservata, la scena che raffigura *Il Platina davanti a papa Sisto IV;* della seconda abbiamo qui vari frammenti con angioletti, con angeli musicanti, e con teste di Apostoli particolarmente significative. Nella quarta parete sono alcuni dipinti di Marco Palmezzano, compaesano e scolaro di Melozzo, e nella parte centrale vi campeggia il prezioso arazzo detto *del Credo,* donato dalla regina Cristina di Spagna a papa Leone XIII per il suo Giubileo Sacerdotale: in alto reca scritte, e di qui la sua denominazione, con i tre primi versetti del Credo; per illustrare i quali la delicata *Madonna col Bambino,* alla quale ben s' accompagna la *Madonna dell'Umiltà* di Francescuccio Ghissi. La vicinissima Umbria è rappresentata, per i primordi del Quattrocento, da Ottaviano Nelli.

Segue la sala *del Beato Angelico,* nella quale del grandissimo pittore Domenicano sono le due *storie di S. Nicola di Bari* e la *Madonna col Bambino fra angeli e i SS. Domenico e Caterina di Alessandria,* minuscola tavola che è tra le sue cose migliori ed ha la delicatezza d' una miniatura e il vigore

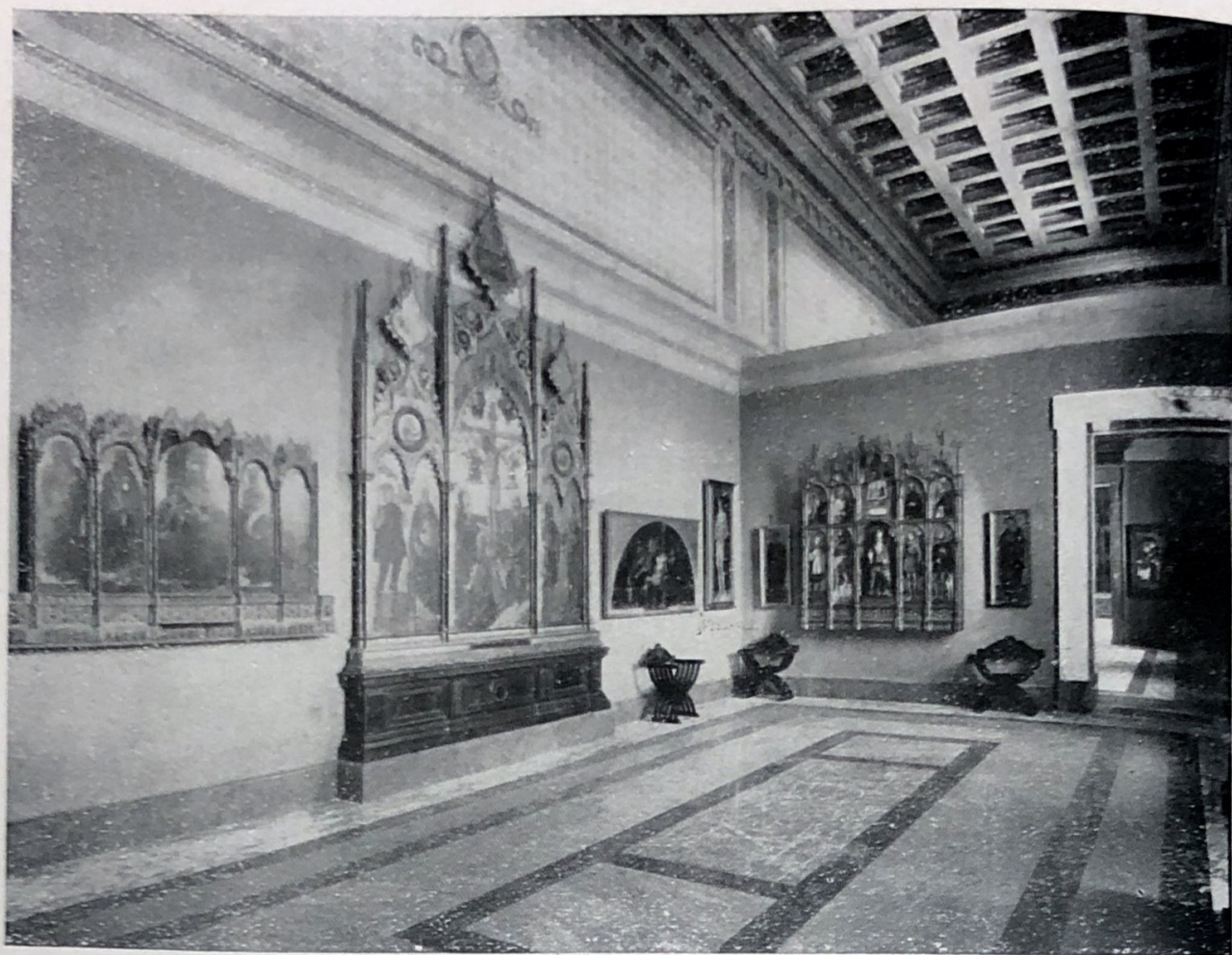
(*fot. Anderson, Roma*)
GIOVANNI DI PAOLO - PRESEPIO.

(fot. Faccioli, Città del Vaticano)

LA SALA DI MELOZZO.

li, in basso, in mezzo a motivi ornamentali della più grande ricchezza e della più festosa policromia, vengono rappresentati la *Creazione del Mondo*, il *Battesimo di Gesù*, il *Presepio*. Non contraddice con l'arte di Melozzo, che alla corte di Urbino ha conosciuto la pittura delle Fiandre e ne ha assimilati alcuni caratteri, lo stile di questo arazzo che è lecito ritenere uscito dalla Manifattura di Tournai nel terzo quarto del secolo XV.

La sala *di Giovanni Bellini*, che vi figura con la sua tragica e possente *Pietà*, contiene inoltre la mirabile predella di Francesco del Cossa coi *Miracoli di S. Vincenzo Ferreri*, una *Madonna col Bambino* di Bartolomeo Montagna e un'altra del Basaiti, la *Pietà* di Luca Cranach, la *Vergine adorata dagli Uditori di Rota* di Antoniazzo Romano, il piccolo *Crocifisso* — delicato e vigoroso a un tempo — certamente di artista Umbro e attribuito non senza fondamento a Fiorenzo di Lorenzo.

La sala che segue, la sesta, è chiamata *dei polittici*, e ha un carattere ben distinto a cagione appunto delle complesse architetture di gran parte dei dipinti che vi figurano e delle relative incorniciature. Niccolò da Foligno domina nel centro della parete maggiore con il trittico della *Crocifissione*, e nella parete di fronte, in mezzo alle due finestre, col polittico dell'*Incoronazione della Vergine*. Alle ope-

(fot. Faccioli, Città del Vaticano)

LA SALA DEI POLITTICI.

re di questo maestro, che attraverso le Marche ha assorbito e portato in Umbria elementi del Quattrocento Veneto e della pittura di Germania, si associano perfettamente il polittico di Antonio Vivarini e i dipinti di Carlo Crivelli. Un *S. Sebastiano,* senza dubbio dipinto a Firenze tra il 1470 e il 1480, viene attribuito provvisoriamente e genericamente al Botticelli o alla sua scuola: è opera vigorosa di uno di quei pittori che s'educavano nelle botteghe di scultura.

Questi vividi riflessi del Quattrocento Umbro e Fiorentino ci preparano a comprendere e ad ammirare nella sala *del Perugino,* che segue, l'arte appunto del grande maestro che a Firenze ha saputo affinare il suo spirito e che la pittura dell'Umbria ha portato al più alto grado di eccellenza. È qui di Pietro Perugino la *Madonna in trono col Bambino e quattro santi,* dipinta nel 1495, opera caratteristica e significativa che appartiene al periodo migliore della sua attività: al di là delle sacre figure e dell'elegante portichetto è un'ampia distesa di cielo che invita all'adorazione e al sogno. Ai piedi di questa tavola, a mo' di predella, si sono incastonate le tre figurette di santi che facevano parte della gran pala d'altare un giorno nella Chiesa di S. Pietro a Perugia e oggi smembrata, e accanto è ancora del Perugino la tavola della *Resurrezione.* Il complesso di questa sala è armonico ed omogeneo: mentre, come abbiam già visto, in certo modo viene a completare la sala precedente, illustra insieme gli sviluppi della pittura del Perugino con dipinti dello Spagna e del Pintoricchio, col trittico di un Pintoricchiesco, che potrebb'essere Antonio da Viterbo, con un quadretto insolitamente equilibrato di Bernardino di Mariotto. Infine, tutte queste opere ci predispongono alla comprensione dell'arte che è come l'epilogo fatale e altissimo di questa pittura, mentre al tempo stesso il nome del protagonista ormai vicino ci è suggerito dal *S. Girolamo* di suo padre, di Giovanni Santi.

Eccoci così naturalmente nella sala *di Raffaello.* Le tre monumentali opere di pittura che la Pinacoteca possiede del grande Urbi-

(*fot. Faccioli, Città del Vaticano*)

LA SALA DI RAFFAELLO.

nate occupano il centro della larghissima parete di fondo, entro cornici architettoniche di legno. *L'Incoronazione della Vergine*, eseguita nel 1503 per la Chiesa di S Francesco in Perugia, ci fa intendere tutta la parte avuta dall'Umbria e soprattutto dal Perugino nella formazione dell'arte di Raffaello, e reca ricomposta la propria predella con *l'Annunciazione, l'Adorazione dei Magi*, la *Presentazione al Tempio*. In queste tre piccole storie è una grazia e una sincerità davvero singolari. Tre altri piccoli dipinti di Raffaello — monocromi questi — rappresentano la *Fede*, la *Speranza*, la *Carità*, e formavano la predella della *Deposizione* conservata oggi nella R. Galleria Borghese: qui invece sono stati disposti come predella sotto la *Madonna di Foligno*. Quest'altro quadro insigne, che è del 1512, ci mostra l'assimilazione incessante che Raffaello sapeva operare a profitto della propria arte dei modi e dei procedimenti altrui, tutto però trasformando e rendendo omogeneo e originale col suo genio possente: qui si può vedere quanto egli abbia allargato il campo delle sue esperienze pittoriche dopo il periodo Umbro, soggiornando a Firenze e incontrandosi a Roma con un pittore Veneziano, con Sebastiano del Piombo. Nel 1520, allorchè è morto a soli trentasette anni, Raffaello non aveva ancora ultimato il quadro della *Trasfigurazione*, nel quale abbiamo pertanto l'estrema impronta del suo spirito crea-

tivo. Oggi la consuetudine dell'analisi stilistica minuziosa e spassionata, che è conseguenza benefica degli studi di Storia dell'Arte intesi come un'esigenza autonoma dello spirito non più turbata da reminiscenze sentimentali o da contaminazioni letterarie, ci permette di valutare quest'opera altissima senza esagerazioni e senza deviazioni, e soprattutto ci impedisce di cadere nel vieto errore accademico pel quale, essendo l'ultima in ordine di tempo, doveva necessariamente rappresentare il più alto grado di perfezione toccato dall'arte di Raffaello, se non addirittura dall'arte di tutti i tempi e di tutti i luoghi. Noi oggi, anche chinando con reverenza la fronte davanti a questa creazione, sappiamo comprendere che altre opere di pittura più pienamente di questa parlano al nostro spirito, soprattutto perchè qui l'artista non è riuscito a dominare e a rendere compiutamente espressive talune forme che ha derivate dalla pittura di Michelangelo. Unica tappezzeria degna del luogo ove s'accolgono tre opere per diversa ragione tanto significative di Raffaello, attorno alla sala sono disposti i dieci arazzi tessuti sopra i suoi cartoni a Bruxelles. È qui ora esposto anche quello rappresentante *La punizione del mago Elima*: distrutto nel 1527 dai lanzichenecchi di Carlo V nella parte inferiore, è stato restaurato, con l'aiuto del cartone conservato a Londra al South-Kensington Museum. La parte mancante è stata eseguita in pittura e separata con un cordoncino da quella intatta: per tal modo, mentre è dato di poter godere della composizione nel suo equilibrato insieme, si distingue a prima vista qual'è il tratto dovuto al rifacimento.

Raffaello occupa nella Pinacoteca un posto privilegiato: la sua sala è la più ampia e la più ricca, e attorno alle opere di pittura condotte dalla sua mano si aggruppano gli arazzi nei quali è pure un sì vivo riverbero della sua arte. È giusto che sia così, nella grande Galleria Pontificia, non solo per il valore altissimo di Raffaello ma anche perchè egli come artista ha servito fedelmente il Papato, contribuendo non poco alla gloria — oltre che d'Italia — di due pontefici del Rinascimento, Giulio II e Leone X. Del programma d'arte di quest'ultimo specialmente egli è stato fido e prezioso ministro, non solo come creatore, ma anche come conservatore sapiente delle antichità che il suolo di Roma veniva restituendo alla luce fra l'ammirazione dei contemporanei. A buon diritto quindi gli sono qui resi i supremi onori.

(*fot. Anderson, Roma*)
LEONARDO - S. GIROLAMO.

A questa grandissima segue una delle sale più piccole, quella che porta il nome *di Leonardo*. Un gioco sapiente di divisori ha permesso di proporzionare la capacità dei vari ambienti al numero e alle dimensioni delle opere che vi dovevano essere ospitate: qui col necessario raccoglimento possiamo ammirare il *S. Girolamo* di Leonardo da Vinci, la straordinaria pittura che col travaglio della esecuzione e con la stessa incompiutezza ci aiuta a penetrare il segreto dell'ansia creatrice di quel grandissimo eroe del nostro Rinascimento, sempre bramoso di ricerche e sempre insoddisfatto dei risultati raggiunti, così nell'arte come nella scienza. A Leonardo si accompagnano qui Lorenzo di Credi, suo condiscepolo a Firenze nella bottega del Verocchio, e pochi Lombardi minori.

Il nome *di Tiziano* è portato dalla sala che succede, e del grandissimo pittore vi si conserva la *Madonna* dipinta per la Chiesa di S. Niccolò dei Frari a Venezia. Sebastiano del Piombo, Paris Bordone, Bonifazio Veronese,

(*fot. Anderson, Roma*)

RAFFAELLO - LA TRASFIGURAZIONE DI GESÙ CRISTO.

(*fot. Anderson, Roma*)
FEDERICO BAROCCI - RIPOSO IN EGITTO.

Paolo Veronese completano con le loro opere il bel gruppo della Pittura Veneta, mentre con la *Madonna di Monteluce* di Giulio Romano e di Gian Francesco Penni detto il Fattore ritorniamo nell'Italia Centrale e nel mondo che ha per suo centro Raffaello. Questi è destinato, e lo vedremo anche in seguito, a perpetuare nel tempo e a diffondere nello spazio il fascino del suo esempio: qui intanto scorgiamo già un influsso della sua arte in pittori di regioni lontane: nel Ferrarese Garofalo e nel Moretto da Brescia. L'influsso di Michelangelo, che sarà non meno prepotente e largo e durevole, cominciamo anche a trovarlo qui in due Fiorentini, in Fra Bartolomeo e in Andrea del Sarto.

Nella sala *del Baroccio*, che segue, vediamo i frutti deleteri del manierismo, cioè della supina acquiescenza allo stile di Michelangelo e di Raffaello, conclamati come maestri sommi ed insuperabili, riconosciuti come modelli al di fuori dei quali non v'era possibilità di far pittura. Da Cola dell'Amatrice (l'*Assunzione* qui esposta reca la data 1515) a Giorgio Vasari e al Cavalier d'Arpino, che ci si presenta con una falsissima *Annunciazione*, è documentato più di un secolo d'incapacità creativa dovuta ad una mania dell'imitazione alla quale si attribuivano fondamenti idealistici. Si salva in questo tempo un po' Girolamo Muziano che nella *Resurrezione di*

(*fot. Faccioli, Città del Vaticano*)
VEDUTA DELLA CUPOLA VATICANA DALLA SALA DEL DOMENICHINO.

(fot. Sansaini, Roma)

GIROLAMO MUZIANO - RESURREZIONE DI LAZZARO.

Lazzaro mostra fedeltà alla pittura di Venezia; e si salva del tutto Federico Baroccio, che — precorrendo le correnti più vive dell'arte nostra del Seicento e del Settecento — si libera dal feticismo per Raffaello e per Michelangelo rifugiandosi nel culto per il Correggio. Qui è rappresentato da un bel gruppo d'opere tra le quali primeggiano il *Riposo in Egitto,* di un colorito così fresco e intonato da farci comprendere l'ammirazione del Rubens per questo artista, *l'Annunciazione,* dipinto in cui affiora una profonda spiritualità, e la *Beata Michelina*, in cui l'estasi religiosa è espressa con una semplicità e una schiettezza che ci fanno pensare ai pittori del Quattrocento.

La sala *del Domenichino* si presenta con particolare grandiosità: bisogna far onore alla *Comunione di S. Girolamo,* un bel quadro al quale la fortuna ha arriso in ogni tempo. Se mai, siamo proprio noi i primi a raffreddarci un po' davanti al capolavoro del mite pittore di Bologna, che qui è in buona compagnia con i suoi compaesani Guercino e Reni. Questo è rappresentato da opere di varia tendenza, tra le quali è specialmente sincera la pittura di *S. Matteo coll'Angelo.* Nel gruppo si può includere anche Andrea Sacchi, e, in grazia del suo amore e della sua ammirazione per il Domenichino, anche Nicola Poussin, senza volere per questo sminuire l'originalità e la fama del singolare pittore Francese. L'opposta corrente manifestatasi pressochè contemporaneamente a Roma, e tanto più efficace per gli sviluppi successivi dell'arte pittorica non solamente da noi, è rappresentata bene dal suo grande iniziatore, Michelangelo da Caravaggio, affiancato da un seguace Francese, il Valentin. È in questa sala, situata al centro del lato esposto a mezzogiorno, che si apre, sopra un balcone, l'unica finestra di questo prospetto dalla quale si ammira in tutta la sua magnificenza e nello sfondo più armonioso la Cupola Vaticana: la visione della grande opera di Michelangelo accresce decoro alla nuova Pinacoteca e al suo edificio.

La sala *del Maratti* ha nel centro delle pareti maggiori due quadri — il *Martirio dei sette Fratelli Maccabei* e l'*Adorazione dei Magi* — di un interessante pittore, Vincenzo Malo, che, nato a Cambrai e formatosi all'arte ad Anversa, ha poi vissuto a Genova ed a Firenze, ed è morto a Roma. È stato scolaro del Rubens, e non si stenta a vederlo, ma palesemente ha sentito anche l'influsso del Van Dyck: col guizzare di insistenti note bianche

(fot. Sansaini, Roma)
GUIDO RENI - S. MATTEO COLL'ANGELO.

dal *Francesco Sforza* di Bernardino de' Conti e dal *Doge* di Tiziano al *Cardinale* del Sassoferrato, all'*Attore* di Pietro Paolini, al *Clemente IX* del Maratti e al *Benedetto XIV* di Giuseppe Maria Crespi. Coll'autoritratto di Venceslao Peter morto nel 1829, col *Giorgio IV d'Inghilterra* di Sir Thomas Lawrence morto nel 1830 e col *Concordato tra Pio VII e la Francia* di Giovanni Battista Wicar morto nel 1834 (un grosso quadro che serve di pretesto a cinque significativi ritratti), si giunge a un secolo fa, all'estremo limite cronologico toccato dalle pitture della Pinacoteca.

Compiuta questa rapida corsa attraverso le quindici sale, comprendiamo che bisogna proprio parlare, a voler essere esatti, di una nuova Pinacoteca Vaticana, e non solo di una nuova sede per la vecchia raccolta. Quale cammino dalle iniziative originarie di Pio VI a Pio VII a quella di Pio X e a questa di Pio XI! È noto che a Pio VI si deve la prima idea di una collezione di opere di pittura nel palazzo del Vaticano, precisamente dove più tardi fu ordinata la Galleria degli Arazzi. Ma le poche opere colà adunate presto si dispersero, e soltanto con Pio VII si può parlare di una vera Pinacoteca. Cedendo ai consigli del Cardinale Ercole Consalvi e di Antonio Canova, egli raccolse nelle sale dell'Appartamento Borgia non molti quadri dei palazzi pontifici di Roma (tra questi alcuni che già avevano figurato nella prima collezione di Pio VI) e soprattutto i dipinti portati in Francia durante le invasioni napoleoniche, e recuperati dopo la Restaurazione. La Pinacoteca cambiò in pochi decenni più volte di sede, passando dapprima nell'appartamento di Gregorio XIII all'ultimo piano delle Loggie, poi nella Galleria degli Arazzi dove già era stata la raccolta di Pio VI, poi nell'appartamento di S. Pio V tra la Cappella Sistina e le Stanze di Raffaello, infine di nuovo, il 1857, nell'appartamento di Gregorio XIII. Qui la Pinacoteca è rimasta per oltre mezzo secolo, in un ambiente disadorno e inadatto e insufficiente. Erano quattro sale in tutto, e la seconda conteneva la *Trasfi-*

sul fondo cupo delle sue grandi tele, e con l'intensa espressione sentimentale di alcune sue figure, riesce ancora a incatenare la nostra attenzione.

Insieme col Maratti sono rappresentati artisti di varia tendenza, dal Ribera al Sassoferrato, dal Mola a Francesco Mancini, da Luca Giordano al Solimena per finire poi col Batoni. A parte è da ricordare il Murillo, e anche Pietro da Cortona in grazia della sua *Vergine col Bambino che appare a S. Francesco*.

Viene quindi, penultima, la sala *dei soggetti profani*: nessuna indulgenza a un'estetica dei generi, ma la necessità di non disturbare con poche opere d'argomento discordante la pace solenne delle grandi pitture sacre conservate nella Galleria Pontificia. Così figura qui la *Fortuna* di Guido Reni, e vi sono insieme quadri di fiori e di caccia, battaglie e nature morte. Assai curiosa è la serie di otto quadretti con *Osservazioni astronomiche*, che, tacendo di troppo affrettate attribuzioni, possono assegnarsi alla metà circa del secolo XVIII.

La sala *dei ritratti* chiude il giro attraverso la Pinacoteca e contiene opere notevolissime,

(fot. Faccioli, Città del Vaticano)

LA SALA DEL DOMENICHINO.

gurazione e la *Madonna di Foligno* di Raffaello e la *Comunione di S. Girolamo* del Domenichino, perpetuando e consacrando il pregiudizio che fin dai tempi di Nicola Poussin accomunava i due pittori nella lode e riconosceva al più recente la legittima successione sul trono lasciato dall'altro! Pio IX ha qualche acquisto, ottimo fra tutti quello del *San Girolamo* di Leonardo proveniente dalla raccolta del Cardinale Fesch, ma la Pinacoteca rimane sempre quasi del tutto priva di opere del Trecento e del primo Quattrocento: soltanto nel 1909 — col trasporto voluto da Pio X nei nuovi locali convenientemente adattati a questo scopo al pianterreno dell'ala di ponente del palazzo di Belvedere, dove prima si conservavano le carrozze di gala — la raccolta di quadri viene ad assumere un aspetto organico e una reale importanza per l'arte e per gli studi, grazie all'ordinamento iniziato da Lodovico Seitz e compiuto da Pietro d'Achiardi e all'introduzione di molti dipinti sparsi in edifici e in collezioni al Vaticano e al Laterano. Si viene così a rimediare a tutte le lacune più deplorate: solo per citare qualche esempio, dalla Biblioteca vengono i dipinti di Margaritone, di Vitale da Bologna, di Bernardo Daddi, di Simone Martini, di Lippo Memmi, del Nuzi, del Ghissi, del Nelli, del Sassetta, di Sano di Pietro; vengono dal Museo Cristiano le opere di Scuola Bizantina; vengono dal Laterano i quadri di Benozzo, di Filippo Lippi, di Fra Bartolomeo. Più tardi, nel 1924, verranno dalla sacrestia della Basilica Vaticana i frammenti dell'affresco di Melozzo che era ai SS. Apostoli. Così all'apertura della Pinacoteca di Pio X su 277 quadri soltanto 56 provenivano dalla vecchia Pinacoteca; analogamente oggi dei 463 quadri — esclusi gli arazzi — della nuova Pinacoteca di Pio XI soltanto 282 provengono dalla Pinacoteca di Pio X. Se questa già rappresentava un così notevole progresso e una così utile realizzazione nell'interesse degli artisti e degli studiosi, nondimeno le sue deficienze erano gravi. Nonostante tutto il buon volere, ai locali non erasi potuto conferire quel carattere di magnificenza che si richiedeva per una tale raccolta; visitate le prime quattro sale occorreva ritornare indietro, e passare davanti all'ingresso, per proseguire la visita delle tre rimanenti; l'illuminazione era

(*fot. Sansaini, Roma*)

CARLO MARATTI - CLEMENTE IX.

infelice e la scarsa ventilazione nuoceva, massime d'estate, alla conservazione dei dipinti. Pio XI, giunto alla Cattedra di S. Pietro dopo l'esperienza fatta col sapientissimo riordinamento dell'*Ambrosiana* a Milano, ha fin dal primo giorno pensato a costruire una sede veramente nuova e definitiva per la Pinacoteca, e a completare ancora la raccolta con dipinti che, per mancanza di spazio, eran rimasti nei depositori, e soprattutto con altri che rimanevano in aule e in appartamenti del Vaticano e nel Palazzo Apostolico di Castel Gandolfo. Alcuni doni cospicui (tra cui il *S. Matteo coll'Angelo* del Reni e il *Clemente IX* del Maratti) hanno permesso una realizzazione anche più completa del programma. Oltre a questi due dipinti, e al trittico attribuito a Giotto e agli arazzi e alla serie delle tavolette Bizantine, ricorde- mo, fra le più cospicue opere che per la prima volta figurano nel recentissimo ordinamento della Pinacoteca, tre dei quadri del Palmezzano, la *Madonna* del Montagna e la *Madonna* del Basaiti, il *S. Sebastiano* botticelliano, alcuni dei quadri del Baroccio, quelli del Vasari, del Muziano, del Malo, di Pietro da Cortona, e infine quasi tutti i ritratti più recenti.

Ha così preso un carattere ben definito la rinnovata Pinacoteca, di vera Galleria Pontificia esaltante l'amore della Chiesa Cattolica per l'arte, da Bonifacio VIII a Pio XI. Notevole è stata l'impresa, e condotta rapidamente a termine: dalla decisione definitivamente formulata al compiuto assetto entro il nuovo edificio non sono passati che tre anni. Dell'ordinamento spetta il merito a Biagio Biagetti, Direttore Artistico per le pitture delle Gallerie e dei Sacri Palazzi Apostolici, che è anche l'autore delle decorazioni a fresco: nel laboratorio del restauro da lui organizzato si è proceduto, da parte principalmente di Piero de Praj, alla ripulitura e al consolidamento di molte tra le pitture più pregevoli. Ho già ricordato Luca Beltrami; converrà aggiungere che di tutta l'opera è stato animatore sapiente e costante Bartolomeo Nogara, Direttore Generale delle Gallerie e dei Musei Pontifici.

La nuova Pinacoteca verrà aperta al pubblico prima di Natale, non appena sistemato il nuovo accesso a tutte le raccolte antiquarie e artistiche dal viale del Vaticano, non lungi da piazza del Risorgimento. L'inaugurazione ufficiale ha avuto luogo il 27 ottobre 1932, nel tredicesimo anniversario della consacrazione episcopale del Sommo Pontefice. Tredicesimo anniversario nell' undecimo anno di Pontificato: *quam raptim ad sublimia!*

ACHILLE BERTINI CALOSSO.

(*fot. Antonelli, Enemonzo*)

TIPICA CASA PADRONALE CARNICA.

CASE CARNICHE DEL PRIMO OTTOCENTO
O DELLA FINE DEL SETTECENTO

Mentre su tutta l'Europa dilagava la febbre rivoluzionaria livellatrice e rigeneratrice, la vita familiare nelle zone periferiche, lontano cioè dai grandi focolari di luce e di fiamma, ebbe una calma idilliaca ed una saldezza di principii morali del tutto eccezionale.

Di tale saggezza si ebbe una prova a lunghissima scadenza, cioè quando si incominciò a rilevare la longevità delle persone nate nel primo terzo del secolo scorso, le quali sopravvissero d'interi decennii a coloro che nacquero più tardi, cioè in epoche più nervose e più inquiete.

Basti pensare un momento all'età raggiunta dalla Regina Vittoria d'Inghilterra, dall'imperatore Francesco Giuseppe, da Garibaldi, da Gladstone, dal Manzoni, per parlare di persone note a tutti nella Storia; che se poi rivanghiamo nei nostri ricordi familiari, ognuno trova nella cerchia dei suoi congiunti dei casi analoghi e forse anche più convincenti.

Guardando ai ritratti di famiglia di quell'epoca, che oggi giorno — forse per la legge dei contrasti — piacciono molto di nuovo e vengono onorati di sale speciali nei Musei di Belle Arti, vien fatto d'esclamare: « Che fior di galantuomini, quei rispettabili signori dalla faccia rasa e dalle basette alla Ugo Foscolo, col riccio a forma di falcetto, che scende sulla fronte un po' rialzata dalla calvizie! Con che affetto calmo e sicuro stanno offrendo un bocciolo di rosa alle loro caste consorti! E come piegano amorosamente la testa, ad onta del cravattone di seta nera che ribadisce contro le loro mascelle l'altissimo solino alla Giovacchino Murat, per adocchiare i « teneri pargoletti » (stile dell'epoca) bamboleggianti sulle loro ginocchia, vestiti alla greca in tulle semi-trasparente, coi coturnetti ai minu-

(*fot. Antonelli, Enemonzo*)
PORTONE ED ATRIO DI CASA PADRONALE.

scoli piedini, sorridenti dalla boccuccia di rosa semiaperta, così che ad essere dei mitologici Cupidi mancano loro soltanto le aluzze!

E le signore, con lo scialle di Cascemire su le ampie spalle, col turbante in testa, come hanno l'aria, ad onta della generosa scollatura, di saper fare della squisita marmellata di albicocche, di sapere ricamare ad ago-pittura dei capolavori di tale finezza da poterne fare dei regali degni del Nunzio Apostolico, del Cardinale Legato o di Sua Eccellenza il Governatore; ed altresì di sapere cantare con dolce vocina la patetica arietta del Paisiello:

« Tre giorni son che Nina
In letto se ne stà. »

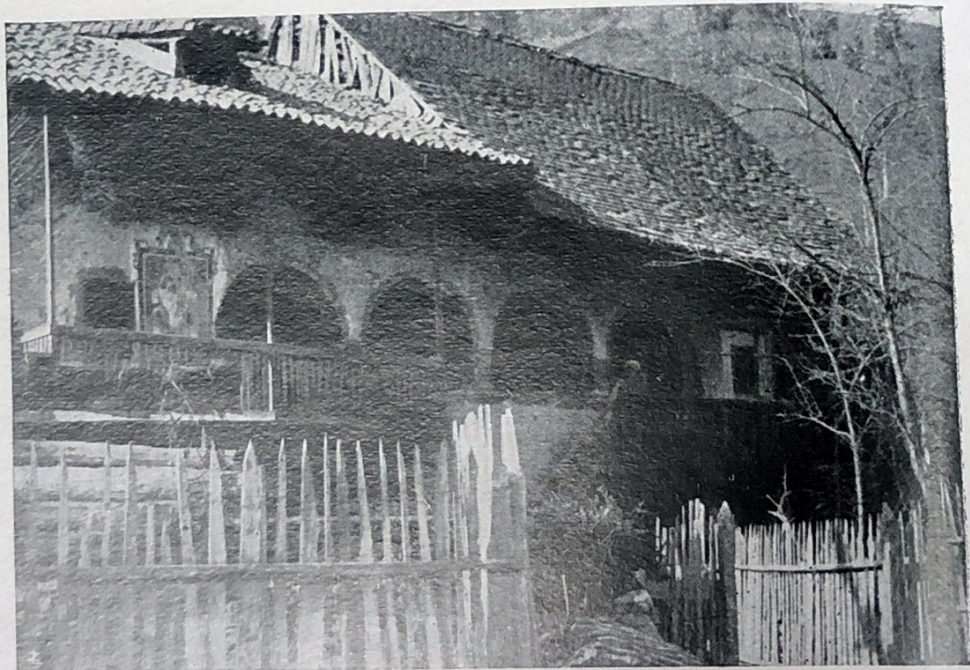
Oh che buon mondo, profumato dai sacchetti d' ireos fiorentina e di lavanda, rallegrato da due dita di malvasìa di Cipro, e dolcemente commosso dalle armonie del Cimarosa e del Bellini!

Mondo simpaticone, quale ci appare dagli impeccabili dipinti del parigino Ingres e non meno dai succosi ritratti del nostro vecchio Tominz, noi sappiamo dove trovare intatte e conservate le tue buone case, il « paterno ostello » dove furono trascorse quelle esistenze intemerate e serene, dove i trisàvoli si affermarono in modo così stilisticamente completo che i pronipoti non osarono portare una mano sacrilega a scompaginare quel mite complesso nè cogli pseudo-rinascimenti di cinquant'anni fà, nè col floreale del principio del secolo, nè col tipo da sanatorio-modello che si è diffuso dipoi.

***

Case complete in ogni loro particolare, che ci riportano commossi al buon tempo antico, si trovano nell'Alto Friuli, in Carnia.

Ivi, prima che si facessero le tranvie, a vapore o elettriche, e che s'istituissero i servizi automobilistici, la vita si svolgeva in piena indipendenza da ciò che succedeva in pianura o al mare; i viaggi costituivano una rara eccezione, e giacchè un proverbio accreditato sancisce che « il Saggio basta a sè stesso », si può ben asserire che ivi vivesse un popolo di straordinaria saviezza.

Mentre le case dei contadini càrnici hanno

(*fot. Antonelli, Enemonzo*)
ANTICA CASA RUSTICA IN ENEMONZO (CARNIA).

(*fot. Antonelli, Enemonzo*)

CUCINA DI CASA CARNICA COL SECCHIAIO E I BRONZINI.

un aspetto pittorico derivante da una costruzione mista di pietrame candidamente intonacato e di legno che ha assunto una calda tinta bruna, con ballatoi e scale esterne, con immagini sacre dipinte a fresco con ingenua vivacità di colore, il palazzo dei buoni borghesi — della classe abbiente — ha tutt'altro aspetto.

Esso è cubico, con gli angoli irrobustiti da cantonali bugnati di pietra bigia o di ceppo bruno, che staccano vigorosamente dall'intonaco bianco. Il portone è ben largo perchè vi possano passare i carri carichi di fieno o di cereali. Questi vani sono racchiusi o da una piattabanda bugnata con una chiave di tipo barocco nel mezzo, o da un bell'arcone a pieno centro, sulla cui pietra mediana è incisa la data di costruzione.

Nell'interno dell' androne d' ingresso, dopo varcati i battenti che ci vengono dischiusi da una giovane servetta scalza che atteggia a rispettosa compunzione la sua faccia abitualmente giuliva, e che fa velo delle lunghe ciglia agli occhioni che ci scrutano maliziosamente, ci vediamo dinanzi, infisso nella parete a poca altezza dal suolo, un mascherone di pietra colla bocca aperta.

E' forse una buca per le « denontie segrete in materia di Sanità »? Mai più! Si tratta di qualche cosa di più famigliare e di più modesto: è lo sbocco della tromba per cui scendeva il grano accumulato nel solaio, a riempire i sacchi sotto l'occhio vigile del gastaldo e della padrona di casa.

***

Il primo ambiente che ci si presenta è quello che ha forse la maggiore importanza in queste dimore patriarcali, cioè la cucina, che è il *calidarium* invernale della famiglia.

Senz'avere la solennità delle cucine gentilizie dei castelli friulani, così magistralmente descritte nelle « Memorie di un Ottuagenario » del Nievo, queste vecchie cucine borghesi sono vasti ambienti, di pianta sovente irregolare, ricoperte da un'impalcatura di solide travi in vista, abbronzate dalla fuliggine dei fuochi di tante generazioni! Giacchè le pareti vengono di quando in quando imbiancate, ma nessuno osa por mano alle travature, a cui vuolsi che la fuliggine serva da incatramatura protettiva.

(*fot. Antonelli, Enemonzo*)

FOCOLARE E SECCHIAIO DI CASA CARNICA.

Lungo una delle pareti s'apre un recesso col pavimento leggermente rialzato: è il *sancta sanctorum,* il proverbiale focolare domestico, il tempio degli affetti familiari.

Il focolaio friulano è una predella di forma quadrata o rettangolare, contornata da un gradino di pietra e lastricata di mattoni, su cui troneggia un monumentale alare di ferro battuto (il « ciavedàl ») che nella parte inferiore è destinato a reggere i ceppi ardenti, nella parte superiore sorregge le catene delle caldaie e dei « bronzini », mentre su apposite mensole girevoli vi sono dei reggi-vasi, i quali sono destinati ad accogliere nelle lunghe serate invernali i capaci bicchieri pieni di vin cotto scottante per gli uomini rincasati tutti intirizziti dalle raffiche di nevischio sopportate durante la giornata.

Fra i vari arnesi che pendono dai ganci dell'alare, come: attizzatoi, molle per le brage, soffietti a mantice ed a canna, v'è anche un certo arnese di aspetto diabolico, che rassomiglia ad una grande tenaglia, terminante con due branche a foggia di pettine. Questa terribile tenaglia, che fa pensare alle torture dell'Inquisizione ed all'Inferno dantesco, è semplicemente l'arnese con cui si prepara il *frico,* ossia le fette di formaggio grasso di monte, rosolate su le brage sino a diventare una sostanza cremosa, di sapore stimolante, aromatica e facilmente digeribile. Con questa tenaglia in mano, con a fianco una ciotola di fumanti castagne allesse e cogli alari pieni di coppe di vin cotto, i gelidi inverni alpini non fanno più paura e il buon umore viene mantenuto sempre vivo.

Sopra il focolare pende una strana cappa a forma di gigantesca cipolla, penzolante come un campanone. Da questa, sale verticalmente il camino, che è esterno, addossato alla facciata postica della casa, mentre l'alcova del focolare sporge dalla casa con un avancorpo rotondo o quadrato, illuminato da finestrelle a vetri rotondi od ottagonali rilegati in piombo, alle quali fanno da cortinaggio naturale i tralci di passiflora o di vite selvatica che tappezzano di nuova vita i vecchi muri.

Lunghesso le pareti che da tre lati circondano il focolare, ci sono le comode panche di legno, lucidate dai calzoni di velluto delle successive generazioni e dimensionate in modo che chi vi sta seduto possa poggiare i piedi

(fot. Antonelli, Enemonzo)

FOCOLARE DI CASA CARNICA CON ALARE E PANCHE.

sul contorno di pietra del focolare e possa raggiungere comodamente con la mano i bicchieri che stanno riscaldandosi negli accennati reggi-vaso degli alari.

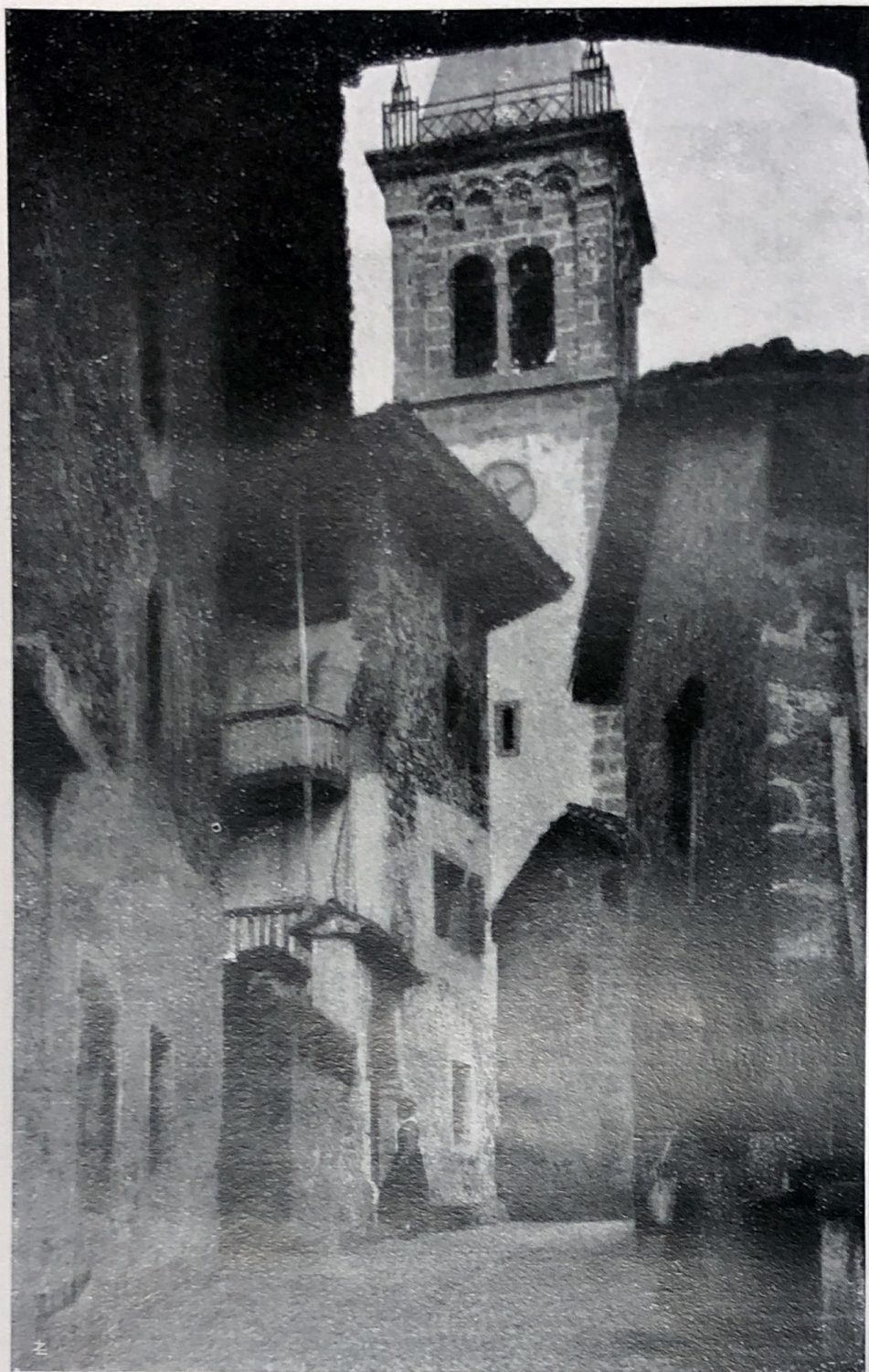
Su quelle panche viene mantenuta viva la tradizione folcloristica delle leggende e delle fiabe montanine; ivi le giovani generazioni ascoltano con un « crescendo » d'interesse le epiche narrazioni dei vecchi difensori del Pal Piccolo, del Freikofel, le tragedie dell'Ortigara e di Monte Zebio, sinchè i marmocchi, battendosi il petto col piccolo pugno chiuso, sintetizzano il loro futuro programma bellico coll'ormai storica frase: « Alpin, jò, mame! »

L'ingresso del recesso del focolare è spesso fiancheggiato da due tozze colonne di pietra ed è quasi sempre sormontato da un'asse di legno che sorregge piatti di peltro, rami, lucerne alla fiorentina e ceramiche colorate.

Il lavandino, capace come una barca, eseguito in pietra lucidata bianca e rossa di Paluzza, sorretto da mensole a sàgome architettoniche, è sormontato da una sbarra di ferro foggiata ad archetti, da cui pendono molte secchie di rame lucidissimo, che contengono le riserve d'acqua potabile. Essi vengono portati a due a due alla fontana, penzolanti da quell'archetto di legno, chiamato il *bigòl* e che ad onta del suo peso non riesce a fiaccare le robuste spalle delle balde « carniele ».

Sotto agli scaffali pendono in fila decrescente i caratteristici « *bronzini* », ossia le pentole di grosso bronzo, di forma sferica, provvisti di tre gambe, spesso ornate, e di un'ansa semicircolare. Questi bronzini, inarrivabile arnese culinario per cuocervi la zuppa di fagioli, variano dalla dimensione d'una grossa anguria sino a quella di un arancio ordinario e sono uno dei vanti precipui della massaia càrnica.

Vi sono poi i piatti e le còcome di peltro, i cucchiai ed i mestoli di legno intagliato, che stanno allineati su apposite rastrelliere fissate al muro.

Due monumenti di speciale importanza sono: l'orologio a pèndolo, generalmente proveniente dalle antiche fabbriche di Pesàriis e racchiuso in una torre di legno che giunge dal pavimento sino a toccare le travi del soffitto; e il girarrosto a contrappesi di pietra,

(*fot. Antonelli, Enemonzo*)

CARNIA MEDIOEVALE. ANTICA VIA DI PREONE (COMUNE DI ENEMONZO).

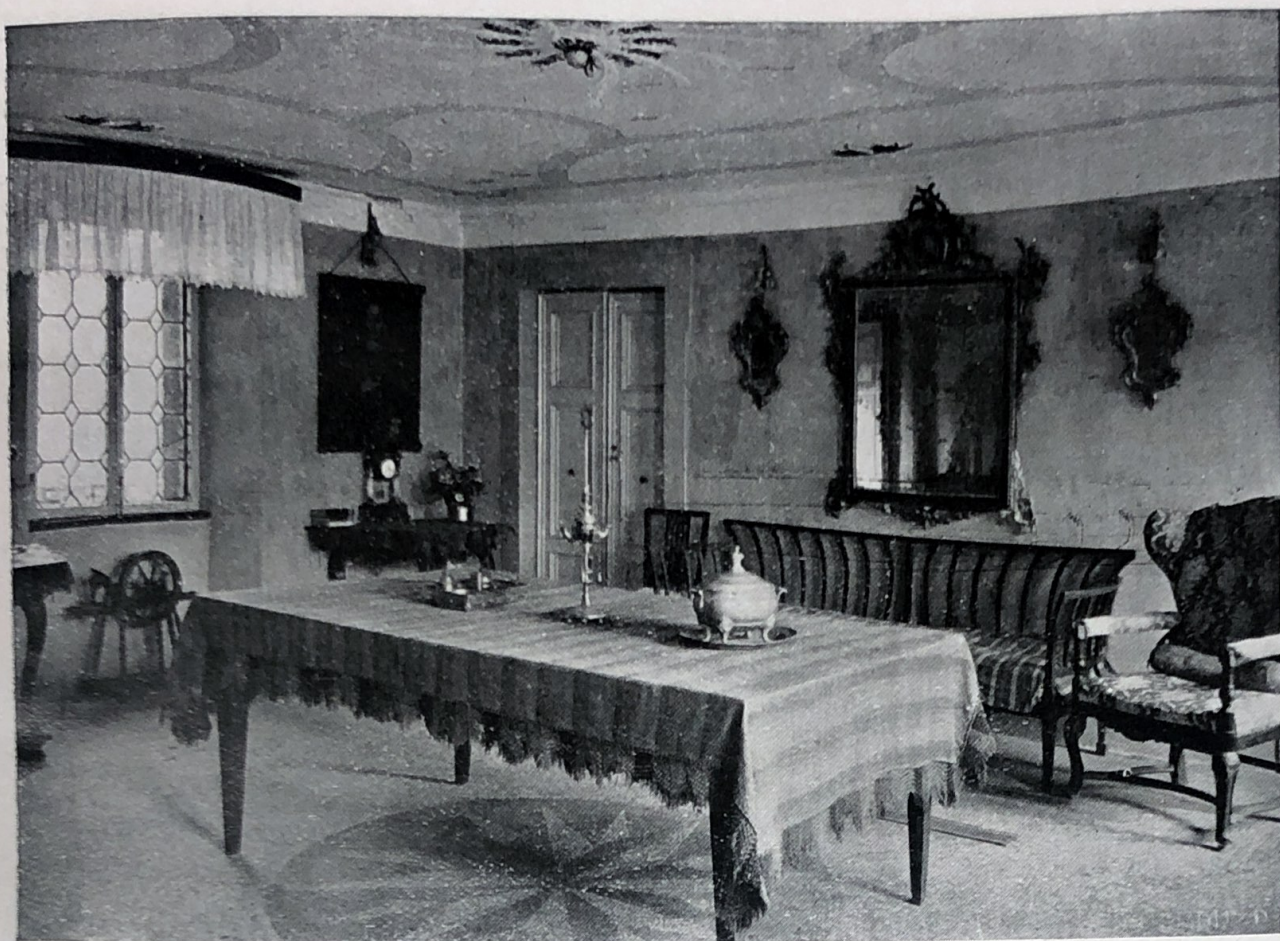
che mette in azione quel nobilissimo arnese che è lo spiedo, soltanto dal quale un saggio buongustaio può attendersi un arrosto ineccepibile.

Non manca un'immagine della Madonna, davanti a cui vengono tenute accese, con poetica pietà, le belle lucerne ad olio di forma pressochè romana, chiamate le *lùm*, assurte a simbolo della friulanità.

Queste vecchie cucinone, oltre a rinforzare il senso della famiglia e l'amore al « natìo borgo selvaggio », promuovono il senso di solidarietà umana e di cristiana eguaglianza, giacchè padroni e dipendenti vi stanno fianco a fianco, senza boria da un lato e senz'arroganza dall'altro, col debito rispetto per i vecchi e per le donne, come si conviene alle persone per bene.

⁂

Su per le scale principia la rassegna delle incisioni in rame, generalmente incorniciate in nero, talvolta con le borchie ornamentali di bronzo dorato. Quelle stampe rappresentano generalmente vedute prospettiche di Venezia, con dediche « al Serenissimo Prencipe », « all'Eccellentissimo Avogadore », « al Nobil Huomo », ecc. Oppure sono stampe dell'epopea Napoleonica (Les adieux de Fontainebleau - La main, voltigeur! - Ils grognaient mais le suivaient toujours - Le tombeau de Sainte Helène) e consimili rievocazioni d'un'epoca che ha lasciato profondo ricordo in tutto il Friuli.

Noi abbiamo persino potuto vedere una serie di stampe, rappresentanti uccelli esotici, in cui le penne autentiche a vivaci colori erano industremente appiccicate alla stampa a grossi tratti. La cosa che in epoche più recenti sarebbe riuscita una « buona cosa di pessimo gusto », in mano ad un ignoto artista della fine del '700 riuscì abbastanza carina, ed in ogni caso caratteristica, sia per il gene-

(*fot. Antonelli, Enemonzo*)

STANZA DA SOGGIORNO DI UNA CASA CARNICA.

re della carta e dell'inquadratura, sia per un certo estro decorativo nell'esecuzione.

***

Ed eccoci alla stanza principale o da soggiorno. Il soffitto è settecentesco, a tenui stuccature ravvivate da qualche tintarellina sbiadita e da qualche modesta doratura. Il pavimento è in terrazzo (mosaico) battuto alla veneziana, con un rosone nel mezzo e con una fascia a meandri sul contorno. Alle pareti, ritratti e specchi settecenteschi simpaticamente velati. I mobili (sofà, seggiolone, sedie, tavola, tavolini a muro da servizio) sono tutti capaci, comodi, solidi e richiamano irresistibilmente l'immagine di qualche buona nonnina nel suo crocchio d'amiche, tutte provviste della tradizionale cuffietta, da cui escono i due candidi *bandeaux* di capelli pettinati ad ala di piccione, tutte coi mezzi guanti di trina alle mani, e coll'ampia gonna di seta nera, intente a gustare una tazza di buon caffè portato nel cocomino di rame dalla fida Zanze, unitamente al vassoio di *baìcoli*, spediti da Venezia da qualche nipote previdente.

Come soprammobili, ecco lampade fiorentine, talvolta anche di argento, e lampade Carcel verniciate di verde, come quelle che usavano Danton e Robespierre, orologi a pendolo su colonnine d'alabastro, porcellane bianco-lattee di Capodimonte o della fabbrica Sinibaldi di Trieste, e vasetti di cristallo con dentro di quei fiori che non si coltivano più, come la *passiflora* coi simboli della « passione » di Gesù Cristo, i cosìdetti « fiori di cera » col corimbo grasso, bianco latteo, col calicetto rosso, profumati d'un sentore d'altri tempi, e ramoscelli d'erba cedrina, di basilico, di cannellina che diffondono il loro onesto profumo...

***

A proposito di profumi, è interessante come in queste case si fiutino certi dati odori caratteristici, rievocatori di lontane memorie.

Al pianterreno c'è odore di pepe e di buon olio d'oliva, che proviene dalle pile di pietra interrate nei sotterranei; sulle scale c'è odore di mele, che scende dal solaio, dove sui graticci si allineano le mele lucenti e turgide a maggior delizia del mondo piccino. Nel sa-

il morale, inducendo i loro abitatori a divenire notai barbogi, o possidenti tirchi o zitelle bigotte e intransigenti; no! da queste case uscirono Pier Fortunato Calvi e numerosissimi valorosi ufficiali Alpini della recente guerra, e direttori generali di Banche d'emissione e professori universitari di prim' ordine, senza contare le

(*fot. Antonelli, Enemonzo*)
ENEMONZO: CASA SOVRANO-COMESSATI (LATO ESTERNO E LATO INTERNO).

lotto c'è odore d'erbe profumate; nelle stanze da letto vi è odore di biancheria di bucato, lavata nei ruscelli alpini ed asciugata sui prati olezzanti di timo, in pieno sole. Negli armadii e nei cassettoni non mancano i « mazzapicchi » di spigo-nardo e di lavanda, che danno alla biancheria, specialmente da letto, un sentore che sembra una benedizione, atta a dare la pace all'anima ed a fugare i sogni penosi.

Non si creda che io esageri per ottenere un effetto letterario o che io esibisca del vieto sentimentalismo: a chi giunge dalle città tentacolari, queste case friulane producono un effetto psicologico analogo a quello dell'aria fine dei monti.

Nè si creda che tali ambienti immiseriscano donne belle e gentili, fresche d'animo e di viso, che conservarono il prestigio di quella bellezza montanina che fu eternata dal pennello di Tiziano.

Queste buone case patriarcali sono i serbatoi di *vitamine* morali della nostra Stirpe.

Guai se ci venissero a mancare!

Arch. ARDUINO BERLAM.

(fot. G. Cividini, Monfalcone)

LA MOTONAVE « NEPTUNIA », IN NAVIGAZIONE.

IL RINNOVAMENTO DELLA MARINA MERCANTILE ITALIANA

LA MOTONAVE "NEPTUNIA,,

L'Italia — come bene ha detto S. E. l'on. Lojacono, Sottosegretario per le Comunicazioni, in un discorso agli Ufficiali e ai Marinai del *Neptunia* in occasione del viaggio inaugurale della nuovissima rappresentante della nostra bandiera sulla linea dell'America del Sud — non attende passivamente che la crisi, che travaglia il mondo e della quale soffrono gravemente le Marine di tutti i Paesi, si risolva da sè o per qualche benigno intervento del cielo o del caso, ma cerca di affrettarne il superamento con le opere, adeguando rapidamente mezzi e metodi alle nuove condizioni dei traffici.

Il rinnovamento che si viene ora attuando nella nostra Marina mercantile è indubbiamente uno dei più confortanti segni della vitalità e della energia della nostra economia nazionale e un'arra sicura di futuri trionfi nella auspicata prossima ripresa. Nell'attrezzamento economico d'una grande Nazione, e particolarmente dell'Italia, la Marina riveste infatti un'importanza di primissimo ordine, se è vero che attraverso il mare ci giunge parte cospicua del nostro fabbisogno di materie prime e si distribuiscono nei vari continenti le nostre esportazioni. Essere primi nella velocità e nell'economicità dei trasporti marittimi vuol dire assicurarsi uno dei fattori essenziali per vincere la concorrenza.

Ben quattro grandi navi italiane sono entrate o stanno per entrare in linea in breve periodo di tempo: dal *Rex,* il supercolosso della Marina italiana, concorrente al « Nastro azzurro », che ha concluso testè il suo primo trionfale viaggio a New York, al *Conte di Savoia* che sta pure per compierlo, alla motonave *Neptunia* che ha effettuato il viaggio inaugurale lo scorso ottobre, alla gemella *Oceania,* varata a Monfalcone il 29 settembre e attualmente in allestimento. Tutte le navi prettamente e completamente italiane nella concezione, nel disegno, nel materiale, nella costruzione e nell'arredamento, e tali da inorgoglire tutti gli Italiani, che sanno che sul mare sono le fortune avvenire della Patria.

(*fot. G. Bombelli, Milano*)

LA MOTONAVE « OCEANIA », STA SCENDENDO IN MARE. - SI OSSERVI LA CARATTERISTICA FORMA DELLA PRUA.

Anzitutto, interrompendo una tradizione invalsa anche nella nostra marina oceanica, escludere il lusso pomposo, cioè il superfluo, per dare al minimo costo l'essenziale, la comodità del viaggio; quindi cabine ampie e comode, saloni da pranzo, da riunione, ecc., ponti ampi e sfogati, impianti di aerazione, di acqua corrente calda e fredda, servizi tecnici della più alta modernità e perfezione, ma assoluta sobrietà e semplicità nella decorazione.

La decorazione, anzi, si può dire che non esista come soprastruttura; essa è tutta nelle linee stesse degli ambienti, dei servizi, dei mobili studiati con adattamento perfetto al loro uso. Sobrietà che, se nei principi fondamentali coincide con lo stile nuovo '900, non ne sposa le esagerazioni e le aberrazioni; linee moderne, razionali, aggiornate al miglior gusto 1932, ma assoggettate sempre allo scopo utilitario, senza le cervellotiche contorsioni, le angolosità geometriche, l'abuso di metalli che caratterizza ancora una certa parte della produzione cosiddetta '900. La nave è riuscita così un vero gioiello di serena bellezza, la prima affermazione della nuova arte decorativa italiana nel campo delle costruzioni navali. Il giudizio dei partecipanti al viaggio inaugurale e dei numerosi visitatori è stato di unanime, entusiastico compiacimento e di plauso.

I concetti che presiedettero alla costruzione della nave e alla distribuzione dello spazio (e qui sta la novità più interessante della *Neptunia*) furono essenzialmente due: creare un equilibrio nuovo fra le classi, elevando le comodità della terza classe, abolendo la seconda e istituendo la classe unica (*cabin class*) non inferiore per comodità alla prima classe dei maggiori transatlantici; dare all'organismo

***

La *Neptunia* della Cosulich, Società Triestina di Navigazione, facente parte del gruppo « Italia » (Flotte Riunite), destinata alla linea dell'America del Sud, è una felice soluzione di un problema difficile quanto la conciliazione dei contrari: massima comodità, minima spesa; creare cioè una nave comoda, veloce e dotata di tutti i perfezionamenti applicati nei più recenti transatlantici, di tonnellaggio ragguardevole ma non enorme, adattandola alle esigenze del traffico odierno e di quello che si prevede per i prossimi anni.

MOTONAVE « NEPTUNIA » - IL SALONE DA PRANZO DELLA CLASSE UNICA.

della nave una maggiore elasticità rendendo intercambiabili un certo numero di cabine fra la classe unica e la terza classe distinta, mediante rapidi adattamenti e riservando uno spazio notevole delle stive (altra volta dato alla terza classe) al carico di merci ricche o che richiedono rapidità di trasporto.

Nella motonave *Neptunia,* come nell'*Oceania,* non vi è pertanto la tradizionale suddivisione degli alloggi in prima classe, seconda, seconda economica, terza, ma semplicemente una classe unica, una terza distinta e una terza normale. La classe unica corrisponde come comodità alla prima classe delle altre navi; la terza distinta è la vecchia prima, ma con minore grado di lusso, mentre la terza normale rappresenta un miglioramento essenziale sotto ogni aspetto sulle vecchie terze classi.

La *cabin-class* può ospitare 180 passeggeri (cabine del ponte B e del ponte delle Imbarcazioni), ha una propria passeggiata lunga m. 130 e larga 4, un meraviglioso salone da pranzo, una veranda a prua, una sala da musica, una sala da fumo e bar (ponte della passeggiata), una piscina, sala di ginnastica (ponte dei giuochi) ecc. Le cabine di classe unica occupano naturalmente le posizioni migliori e, pur mantenendo la linea di tersa semplicità che caratterizza tutta la nave, nulla hanno da invidiare alle più lussuose camere dei grandi alberghi modernissimi.

Alla decorazione hanno concorso numerosi pittori italiani, sì che si può parlare di una vera quadreria della *Neptunia*: Zanetti-Zilla, Parin, Sbisà, Dudovich, Cadorin, Marussig, Cecconi, Milleri, Dani, Sambo, Finazzer, ecc., in tutto 80 tele, acqueforti, acquarelli, delle più diverse tendenze attuali.

La terza classe distinta dispone di cabine a 2-6 posti per 270 passeggeri (cabine che possono essere passate alla classe unica); la terza normale ha 1100 posti, parte in cabine, parte in comodi e spaziosi dormitori. Ai passeggeri di terza classe (distinta e normale) sono riservati gli ampi saloni e la passeggiata, mentre le cabine si trovano sui ponti C e D. L'ampiezza dello spazio e le comodità veramente ecce-

IL VESTIBOLO DELLA MOTONAVE.

zionali messe a disposizione dei passeggeri di terza classe appariranno tanto più grandi, se si confronteranno col prezzo di passaggio, che da Trieste a Buenos Aires è di L. 2450, prezzo concordato con il Commissariato per l'Emigrazione. I prezzi per la classe unica, da Trieste a Buenos Aires, vanno da 230 a 300 dollari. Fra tutte le particolarità della nave, quella che più colpisce è appunto lo spazio e il conforto dato alla terza classe. In tutti i porti toccati dalla nuova motonave i visitatori, illustri o modesti, avevano espressioni di lieta meraviglia percorrendo la passeggiata della terza (la più spaziosa di tutte), le ampie sale, da pranzo, da musica, per signore, da fumo, ecc. Per mettere in giusta luce questa simpatica caratteristica, il ricevimento degli ospiti, nel viaggio inaugurale, aveva luogo appunto negli ampi saloni della terza.

Alla terza classe, così ordinata e serena, così lontana dalle bu-

LA PASSEGGIATA DI III CLASSE.

ie terze classi dell'anteguerra, si riferiva indubbiamente U. Ojetti, quando scriveva sul libro di bordo: « *Neptunia*, modello di vita ordinata e di casa bella, tutti concordi verso una meta. Credo che i passeggeri saranno felici e ne usciranno migliori, col proposito di ritrovare in terra un poco di questa arte leale e di questo ordine sereno ».

La mole della motonave è delle maggiori, seppure non si avvicina a quella dei supercolossi: essa misura una lunghezza fuori bordo di m. 179,73 e una larghezza fuori ossatura di m. 23,32, con una stazza lorda di 20.000 tonnellate. La velocità, in normale navigazione, è di 19 miglia; l'immersione a pieno carico è di m. 8,38. L'energia per la propulsione delle eliche è fornita da motori Diesel, sistema Sulzer (Fabbr. Macchine di S. Andrea e Fiat) su 4 assi della potenza di 1900 cavalli a vapore ognuno.

La *Neptunia*, attrezzata a due alberi e un

(fot. G. Bombelli, Milano)

MOTONAVE « NEPTUNIA » - IL SALONE DA PRANZO DELLA CLASSE UNICA.
IL GUSTOSO QUADRO A INTARSIO DI LEGNI POLICROMI FU IDEATO DAL CERNIGOI.

fumaiolo, è del tipo a sovrastruttura completa, con il dritto di prora fortemente inclinato. La forma della carena, soprattutto, si scosta, dalle forme tradizionali e costituisce il risultato di una lunga serie di studi, di osservazioni e di prove dei tecnici dei Cantieri. Il rendimento della carena si è rivelato molto alto, il che si risolve in una velocità sensibilmente superiore a quella ottenibile con altre forme. La parte di prua appare bulbiforme e la poppa ricorda quella degli incrociatori.

Un doppio fondo cellulare corre per tutta la lunghezza dello scafo, utilizzato come deposito di acqua potabile, zavorra, nafta, combustibili e oli lubrificanti. Lo scafo è diviso in 11 compartimenti stagni, da paratie con porte di comunicazione a chiusura automatica pneumatica (secondo le norme della convenzione internazionale di Londra del 1930) manovrabile sia sul posto, sia dal ponte di comando con una manovra idropneumatica.

Le stive sono capaci di un carico complessivo di 10.000 metri cubi, dei quali 2023 di spazio refrigerante. Tre sono le boccaporte, servite da potenti mezzi di carico a comando elettrico. La timoneria è pure elettrica: la direzione viene mantenuta automaticamente da un'apposita girobussola sistema Sperry. Il sistema di ventilazione meccanica è del tipo « Thermotank »; quello della estinzione degli incendi del tipo Lux-Rieh ad anidride carbonica, con avvisatori automatici nella cabina di comando. La stazione radiotelegrafica comprende un impianto trasmittente a onde corte da 3 kw. e uno a onde medie da 1,5 kw. e i rispettivi apparecchi riceventi.

*
* *

Il viaggio inaugurale, come è lo stile del tempo fascista e della nave, si svolse senza rumorose cerimonie. Ma alla partenza da Trieste e in tutti i porti toccati era presente il popolo festante e orgoglioso. A Spalato romana e a Ragusa, gioiello fra i più preziosi d'arte veneziana, le accoglienze furono particolarmente significative; il Bano di Dalmazia e il vescovo di Ragusa e altre autorità civili e

MOTONAVE « NEPTUNIA » - LA SALA PER SIGNORE IN TERZA CLASSE.

militari espressero la loro meraviglia per la magnifica realizzazione della nostra industria navale. E certo i cuori dalmati alla vista della nave della Patria, testimone della sua attuale grandezza, avranno palpitato di amore e di orgoglio, come quelli degli italiani del Brasile e delle repubbliche del Plata che la accolsero all'arrivo.

La *Neptunia* e l'*Oceania* migliorano sensibilmente le comunicazioni tra l'Europa e l'America del Sud; la traversata da Napoli a Buenos Aires viene compiuta in 16 giorni: rapidissimo viaggio se si tien conto dei numerosi scali intermedi: Gibilterra, Las Palmas, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Montevideo. La traversata dell'Atlantico da Gibilterra a Pernambuco in 7 giorni.

UNA CABINA DI CLASSE UNICA.

LA GRANDE AULA DELLA CLASSE UNICA.

IL FUMATOIO DELLA CLASSE UNICA, CON BAR.

MOTONAVE « NEPTUNIA » - IL FUMATOIO DI TERZA CLASSE.

Ciò sarà di indubbio giovamento allo sviluppo delle relazioni economiche e culturali fra il nostro Paese e le Repubbliche sudamericane, relazioni strette e cordiali fin da ora, ma che potranno e dovranno dare in avvenire frutti anche più abbondanti e felici.

A questo fine si indirizza anche una recente pubblicazione del Touring « Argentina, Paraguay e Uruguay », 1° volume della Guida dell'America Latina (1). Le prime copie dell'edizione spagnola furono dalla Società Cosulich distribuite in omaggio ai passeggeri del primo viaggio della *Neptunia*. Nè si potrebbe pensare un omaggio più utile e più gradito di questa guida, che negli ozi della traversata fornirà al viaggiatore una sicura documentazione sui Paesi verso i quali si dirige.

Così — se è lecito mettere sullo stesso piano due iniziative differenti per natura e per proporzioni — una grande Società di navigazione e il Touring contribuiscono a tener alto il nome d'Italia in quell'America, che la mente e il braccio degli Italiani da secoli vanno fecondando.

(1) Vedi *Le Vie d'Italia*, fascicolo di settembre, pagina 637.

GIUSEPPE VOTA.

(*fot. della R. Aeronautica Ital.*)

CASTEL FUMONE ABBRACCIA PITTORESCAMENTE LA CIMA DEL MONTE, RACCHIUSA NEL GIARDINO PENSILE DEI LONGHI.

LA PRIGIONE DI DUE PONTEFICI

CASTEL FUMONE

PRESSO la maggior convergenza delle catene montuose dei Lepini e degli Ernici; all'estremo della grande vallata del Sacco, (antico *Trerus*) che tutta ne è dominata e spiata in ogni più remoto recesso; a cavaliere tra le due grandi strade che in prosecuzione dell'antica Latina-Sublacense e della Labicano-Casilina, congiungono il Lazio alla Campania Felice, in posizione altrettanto oggigiorno privilegiata ed amena, quanto nel Medio Evo di rara importanza strategica, si eleva solitario e maestoso Monte Fumone, al quale, per tali prerogative di situazione geografica, ben si addice il motto volgare: *Fumone cornuto, ovunque veduto.*

Su questo monte, nudo e roccioso, tuttora pressochè impervio in taluni suoi lati e che dovunque dalla sua vetta vi spia, dai colli Laziali fino oltre il Liri, e par quasi che dal suo vigile sguardo non vi possiate sottrarre, su questo monte nel lontano Trecento, ai giorni del Divino Poeta, sorgeva una fortissima rocca.

Dal torrione centrale di questa, raccogliendo i segnali tramandati dalle torri più lontane del vastissimo orizzonte aperto al suo sguardo, elevavasi minacciosa segnalatrice di devastazioni e rovine, una poderosa colonna di fumo al primo avvicinarsi del nemico, donde il nome ed il detto che ancora, quasi con vago terrore vi mormora il contadino ciociaro:

Quando Fumone fuma — tutta Campagna trema.

In questa fortissima rocca che Jacopo Stefaneschi poeticamente descrive nel suo « *Opus*

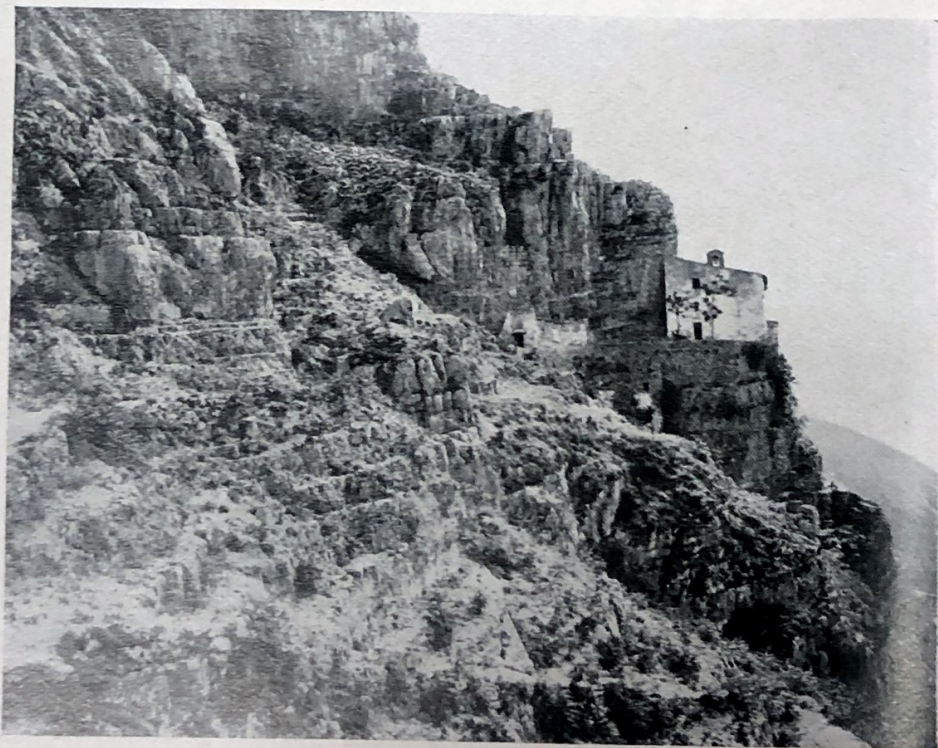
PAPA CELESTINO V, L'UMILE ANACORETA DEL MONTE MORRONE. (DISEGNO DA UN ANTICO MARMO).

Metricum », quale « *sublimis.... non facili gressu nec bello pervia et armis...* » così come egli la vedeva integra e temuta ai suoi giorni, fu rinchiuso e morì, singolarissimo prigioniero di Stato, il santo eremita Pietro del Morrone, già stato eletto Pontefice nel Conclave di Perugia del 1294, con il nome di Celestino V, e poco oltre volontariamente dimesso dal trono pontificio.

***

La figura dell'umile Anacoreta del M. Morrone che d'improvviso, in modo tanto inopinato si asside sul più sublime trono della terra, e subito ne discende, disparendo pressochè tragicamente e misteriosamente dalla scena del mondo, è una di quelle figure che non cesserà mai di attrarre l'attenzione dei posteri e di appassionare gli studiosi a ricerche che valgano a strappare il velo di mistero che incombe su tutto il breve, strano, seppur men glorioso ciclo di quella fugace meteora.

Dalle strane circostanze della improvvisa determinazione dei cardinali nel Conclave di Perugia a favore del santo eremita, alla tanto discussa identificazione di « Colui che fece per viltade il gran rifiuto »; dai motivi determinanti l'elevazione, ìndi la rinunzia al Papato, al modo ed alle circostanze della cattura, della prigionia e della morte, tutto induce a suscitare interesse per Celestino V, personaggio singolarissimo, creandogli una imperitura celebrità, assai maggiore di quel che sia stata, sia e possa essere ancora la venerazione per le sue virtù di santo, riconosciute, ma forse anche un po' deprezzate dall'affrettata canonizzazione di carattere politico, promossa e sancita dal partito avverso alla memoria di Bonifacio VIII.

La sua piccolezza e la sua umiltà hanno reso Celestino più grande rispetto a quel secolo, il XIII, così pieno di contrasti e dominato da figure di tanto maggior rilievo e da eventi tanto straordinarii e grandiosi; e questa grandezza è racchiusa proprio in quei due episodî; l'elevazione e la rinuncia, questa tacciata di viltà dal Poeta, ma quanto in-

L'EREMITICA CELLA DELL'ASPRO MONTE MORRONE.

(*fot. della R. Aeronautica Ital.*)

CASTEL FUMONE VISTO DAL VELIVOLO - NEL CENTRO, L'ANTICA ROCCA, ORA VILLA.

vece sublime, se considerata in rapporto al sentimento che la determinò ed al periodo storico che con essa si concludeva

***

Celestino V si eleva alla fine del secolo in aperto e voluto contrasto con quanto aveva caratterizzato il secolo stesso fin dall'inizio: la supremazia politica del Papato e la lotta contro l'Impero, e quale nuova espressione, invece, della mistica reazione che, simboleggiata nel sogno d'Innocenzo III, dall'umile fraticello che sorreggeva il Laterano crollante, voleva il ritorno della Chiesa alla sua missione spirituale e celeste.

Questo desiderio, ormai ardente e universale nelle masse angustiate da un intero secolo di lotte, e prorompente poco dopo nella violenta reazione, che travolse l'ultimo propugnatore del Papato politico, Bonifacio VIII, fu invero quello che suggerì ai cardinali in Perugia la scelta dell'uomo santo, la cui umiltà, le cui virtù, la cui semplice vita rammentavano, a così breve distanza, il Poverello di Assisi.

La moltitudine immensa che, intorno alla Badìa di Collemaggio, si adunò e acclamò frenetica il Pontefice eremita, aveva, in questa sua esplosione di giubilo, lo stesso desiderio pungente di pace che aveva già rivelato, con la passionalità mistica e veemente del secolo, sia nei piani di Paquara in seguito alla parola eloquente di fra Giovanni da Schio; sia nel moto dei Flagellanti; sia, infine, tra poco, nelle invettive violente di fra Jacopone da Todi.

Ma se grande fu, nella sua stessa imprevista stranezza, questo avvenimento della elezione, non meno grande fu quello della rinunzia.

Fu questa volontaria od imposta? fu cosciente e ponderata, o solo impulsiva e dettata dal desiderio egoistico di tornare alla originaria tranquillità dell'alpestre Majella?

Comunque, l'atto singolare fu grande, nè mai, ammantato di porpora e coronato di tiara, Celestino fu veramente pontefice sommo, cioè esempio di Cristo, ammonitore di re e di popoli, emblema di grandezza cristiana ed anche di accorgimento politico, sia

.... SI SCHIUDE SEMPRE CORTESE ALL'AMICIZIA E ALL'OSPITALITÀ.

pure inconsapevole o suggerito, quanto nel momento in cui, deposte le insegne e rivestito di saio, andò ad assidersi in terra ai piedi dei cardinali medesimi, che lo avevano eletto!

***

Desidererei grandemente che uno storico illustre, rievocasse in uno studio particolare e completo, la figura umile e superba, meschina e grandiosa dell'anacoreta del Morrone, per pochi mesi assiso su la sedia di Pietro. O desidererei almeno che alcuno, di me più valente, mi secondasse in una opera di definitiva, spassionata ed onesta delineazione di quella strana figura storica, che il caso ha voluto ravvicinata alla mia famiglia, per secoli, ed ancora attualmente, in possesso del luogo che ne vide la morte, ancor questa circondata di mistero e di leggenda: Castel Fumone, terra e rocca, di cui già anni sono tentai rievocare le vicende e la storia non prive d'interesse, sfrondandole dagli errori e dalle leggende create o da altrui innocente fantasia, o da meno innocente vanagloria famigliare.

Non è però qui mio intento, nè opportuno, tornare a tessere la storia particolare di Celestino V, o confutare altrui fantasie. Desidero, invece, parlar qui brevemente di questo storico luogo, perchè, se non vi è certo chi ignori persin di nome il suo grande ed illustre recluso, non sono del pari universalmente note le circostanze ed il modo della sua prigionia.

*

Ma ecco che al rammentare insieme congiunti il nome di Celestino V e quello della rocca fumonese si anima e prende vita tutta una drammatica misteriosa vicenda che ha per sfondo del quadro, la tetra rocca di Fumone, e per personaggi le principali figure dell'epoca dantesca: l'umile anacoreta strappato un giorno dall'eremitica cella dell'aspro Morrone e condotto suo malgrado nella reggia di Napoli, donde la splendida prigionia doveva cambiarsi in quella ben dura del castello campàno; l'intrigante e ambizioso monarca angioino, Carlo II, già protervo consigliere dell'inesperto pontefice, poi suo inesorabile segugio inseguitore finchè lo ebbe posto nelle mani dei suoi persecutori; poi Bonifacio VIII, il distruttore di Palestrina, fi-

VIALI OMBROSI NELLA VILLA SORTA SOPRA L'INTERRAMENTO DELLA PARTE PIÙ DIRUTA DELLA ROCCA.

gura colossale e granitica con cui si conchiude il medioevo teocratico; finalmente, su tutti e su tutto, il Divino Poeta, giudice inesorabile che con la sua eterna condanna, purtroppo non imparziale nè giusta, incide e fissa nella mente dei posteri la vicenda drammatica del rinunciatario pontefice, quasi scultura sbalzata su l'eterna roccia dei secoli.

Non un cronista ci descrive e ci narra i particolari veridici, ed i reali e non immaginosi particolari del memorabile evento, soprattutto per quanto si riferisce alla sorte del misero fraticello, che vi assunse e mantiene, contro ogni volger di secoli ed ogni avvicendarsi di opposti giudizii, la figura di vittima imbelle di una sfrenata ambizione e l'aureola del martire, la cui palma sol potè deporre sul suo sepolcro, terribile arma vendicatrice attraverso i secoli, l'ira cieca ed ingiusta dei nemici di Bonifacio.

Sol per effetto della velenosa fantasia di costoro, la tetra rocca, che rinchiuse nella sua fortissima torre il santo pontefice eremita, avrebbe pur visto configgere con un chiodo il cranio del dormiente vegliardo e porre così un termine alla sua debole vita, con inutile violenza ed infamia, proprio quando più non poteva giustificarsi il timore che quel debole vecchio potesse divenire involontario segnacolo di ribellione e di scisma contro la suprema autorità pontificia.

Questa la fosca leggenda sorta su la rapida fine del prigioniero pontefice, ma che si annulla ormai contro ogni più sana ed imparziale critica storica.

Ma quando pensiamo a quell'inseguimento indefesso, che, fuori e dentro il territorio del suo regno, fu fatto da Carlo II per mezzo dei suoi satelliti su le orme del fuggiasco eremita; quando pensiamo alle precauzioni con le quali, sotto buona scorta e l'assillo di temuti rivolgimenti popolari, lo stesso Carlo II consegnò il prigioniero al pontefice; quando ci figuriamo il segreto trasporto di Celestino, di nottetempo, e sotto la vigilanza di dieci nobili cavalieri e di trenta uomini d'arme, in Fumone, e ci pare udire il fragore delle saracinesche ricadute al passaggio dell'infelice recluso; ma, soprattutto, rimiriamo tuttora l'angustia di quella cella, che la tradizione pretende essere l'originaria, ma che, comunque, ben si addice alle fosche descrizioni coeve di questa, certo, a prescindere dal leggendario epilogo sanguinoso e crudele, abba-

... LA BREVE CERCHIA DI CASE ANCOR RACCHIUSA E BASATA SULL'ANTICA CINTA CASTELLANA....

stanza tragica ci appare nel dettaglio questa misteriosa vicenda, dalla quale son scaturite le opposte presunte figure di due pontefici, uno martire novello, l'altro novello persecutore.

***

In realtà, allora come sempre, su le accese fantasie rese incandescenti dalle ire di parte, un elemento materiale e locale, generato dal luogo stesso nel suo aspetto, nella sua natura, nelle sue passate vicende, influì a colorire il quadro, già tetro, di più foschi colori.

La rocca di Fumone, l'inaccessibile maniero dalle ciclopiche mura a strapiombo su i profondi fossati e gli orridi precipizii del monte, era una ben nota e temuta prigione di Stato.

Nè ancor ci si può agevolmente convincere della « *honesta custodia* », cui, secondo cronisti benevoli, sarebbe stato sottoposto il mite Celestino in un luogo siffatto, donde prigionieri non usciron mai vivi e dove ancora aleggiava lo spirito di un antipapa, costretto

... QUALCHE REMOTO ANGOLO PITTORESCO...

a dura prigionia dal fortunato rivale, che lo ebbe vinto e catturato, e dove tuttora si mostrano le botole dei trabocchetti e dura la memoria del misero ossame rinvenuto tra lame arrugginite nel fondo di essi

Qui, dove ancor oggi, all'accesa fantasia, ogni lieve innocente rumore quasi si tramuta in misteriose grida di dolore od in fragore di pesanti catene, ed il volgo sogna spiriti erranti e vede, allucinato, nel deserto castello, vagolare luci sinistre; e ode cupi fragori, non appar facile che, nel lontano Trecento, quando tetre e severe s'innalzavano le torri della rocca e fumavano minacciosi sul maschio i segnali di guerra, il popolo si convincesse che ivi dentro un santo fraticello, reso ancor più venerando dalla indelebile consacrazione pontificale, dovesse trovare onorevole, degna e benevola ospitalità.

Come a nozze ed a conviti convengono sontuose e lucide sale, adorne di ori ed echeggianti di suoni e di festa, così all'albergo, sia pur solitario e remoto, di un pontefice e santo, poco addicevasi il tetro apparato di forze e di guerra onde la Rocca fu in tale occasione circondata ed era già di per se stessa esponente.

***

Pochi, talora imprecisi, ma sempre pieni di fascino misterioso, gli accenni che ci rimangono delle passate vicende della rocca.

Ricordata in persona dei suoi baroni dominatori fin dallo scorcio del mille; già adibita, poco oltre tale epoca, nel 1114, a prigione di Stato, quando vi si tentò di tradurre da Pasquale II un prefetto di Roma ribelle al pontefice, ma poi liberato dai suoi fautori, i conti di Tuscolo; prigione effettiva, nel 1125, dell'antipapa Maurizio Burdino (Gregorio VIII), vinto e catturato in Sutri da Calisto II, la storia della Rocca appare, pur per brevi accenni, una continua serie di lotte: lotte contro gli eterni nemici indarno oppugnanti le sue mura, come Arrigo VI di Svevia che l'assediò invano nel 1186; lotta contro il pontefice costretto più volte ad assediarla ed a torla per fame, come Onorio II nel 1125; od a catturarne come fece Eugenio III nel 1149 in imboscata i baroni che l'avevano usurpata al suo diretto dominio; lotte famigliari e fratricide infine, tra i feudatarii stessi, sempre intesi ad usurparsi a vicenda il dominio assoluto della Rocca.

DELLE DUE PORTE DEL « CASTRUM », UNA SOLA PERMANE...

È solo nel 1230, dopo una prima precedente solenne riaffermazione dei diritti sovrani della Chiesa, che Gregorio IX ricupera definitivamente il castello dalla potente dinastia baronale, che l'aveva tenuto ininterrottamente, fino almeno dal mille, con reale ed effettivo dominio ereditario, pur sotto l'apparente titolo enfiteutico di « *Custodi* » della rocca in nome del Pontefice di Roma.

Quella dinastia fu fiera e potente, diramata per donne dal ceppo romano dei Crescenzi ed originata dalla radice di quei signori di Poli e di quell'Amato di Palestrina che, nel 1000, estesero i loro domini dalla valle dell'Aniene a quella del Sacco ed alle pendici dei Simbruini e degli Ernici.

Perduto il castello fumonese, quella dinastia quasi improvvisamente si sperde nella piccola aristocrazia baronale di Anagni, mentre la Rocca perdura sotto il diretto dominio pontificio fino oltre il Cinquecento.

PACE E SERENA QUIETE NEGLI OMBROSI VIALI DELLA VILLA.

***

Ma quali le tracce lasciate dalla breve e drammatica dimora del santo pontefice eremita?

Poche locali genuine, molte ed ancor vive nelle tradizioni più o meno leggendarie degli stessi attuali suoi proprietarii, i Marchesi Longhi.

Una piccola cappella nell'interno della torre ove fu rinchiuso Celestino V, eretta dopo la sua morte ad eternarne la memoria, seppur non preesistente e sol dopo l'evento intitolata al suo nome, durò quasi integra e adorna di rozze antiche pitture fino al 1769.

Rimaneva quasi isolata verso la cima del monte su di una piccola piazzetta cui si perveniva da uno scosceso e dirupato sentiero, tra le rovine della Rocca, passate prima in proprietà del Comune e da questo riscattate dai Longhi.

Da detta piazzetta una scala conduceva direttamente su di uno spiazzo inferiore su cui prospettavano le finitime case dei Longhi, i quali già si erano serviti, adattandola a loro dimora, della parte meno diruta della Rocca e probabilmente della parte centrale di essa.

Forse possedevano anche quegli orti o giardini, un tempo annessi al palazzo baronale e perciò ancor detti « orti di Corte » e per questo, probabilmente ad eliminare la servitù di un pubblico dominio incuneato tra i suoi privati possessi, Pietro de' Longhi nel 1769 chiese ed ottenne in permuta dal Comune la storica cappellina per demolirla, impegnandosi a rifabbricarne un'altra (l'attuale) poco lungi nelle sue case per uso domestico e solo aperta al pubblico nelle ricorrenze annuali della morte e della canonizzazione di S. Celestino V.

Presso la nuova cappella un angustissimo sacello, privo d'aria e di luce, s'indica per tradizione qual carcere originario del Santo. Ma è strano che esso, come l'attuale cappella, si trovi proprio al piede *esterno* della muraglia dell'antico torrione, mentre nel lato interno della medesima ed a superiore livello rimangono le tracce pittoriche dell'antica chiesina.

A dirimere il dubbio, che sorge su la identità del carcere, occorrerebbe conoscere l'e-

satta topografia della rocca, onde non è escluso che l'attuale sacello, pur non essendo, malgrado ogni apparenza e tradizione, veramente il carcere antico e la vecchia cappellina, nè corrispondente al medesimo luogo, tuttavia sia sorta assai presso la precedente del palazzo baronale, (cui sembra alludere un documento del 1230 ed altro del 1260), poi riconsacrata al nome del prigioniero pontefice.

Questo carcere, alcune reliquie conservate nella cappella ed alcuni indumenti pontificali, di assai dubbio accertamento di autenticità, ecco quanto rimane sul luogo di memoria viva del drammatico avvenimento, che ha consacrato alla storia il nome di Castel Fumone.

***

Ecco riassunte, il più brevemente possibile, le vicende della Rocca di Fumone, dei suoi antichi ed attuali signori e dello storico personaggio che ha reso celebre il luogo.

Sparite le torri fosche e potenti, incorporata la rocca nell'attuale enorme abitazione dei Longhi, di quelle vicende non rimane ora che il ricordo, investigato nei suoi genuini elementi dalla fredda analisi dello storico, alterato e reso poeticamente suggestivo e romantico dall'accesa fantasia del volgo superstizioso.

Sotto i secolari cipressi ed i pini stormenti al vento come una foresta e che ornano ora la cima del monte racchiusa nel magnifico giardino pensile dei Longhi, nell'ora del colorato tramonto, il pensiero ricorre alle antiche vicende tanto in contrasto con l'attuale infinita e dolce poesia del luogo.

Come le antiche torri, così ora quei cipressi e quei pini sono scorti da lungi da ogni punto più lontano della ubertosa Ciociaria. Ma non più trema Campagna al fumar di Fumone; nè più incute spavento e terrore la bruna muraglia che corona la cima dell'asperrimo monte, ma il suo accesso si schiude sempre cortese all'amicizia ed alla ospitalità.

***

Intorno intorno alla villa maestosa, sorta nel 1689 su l'interramento della parte più diruta del castello, si stringono le modeste ma linde casette dei pochi montanari abitanti, e pur nei mutati suoi aspetti e caratteri, sembra quasi che il nuovo maniero, sorto su l'antico, come questo domini e protegga la breve cerchia di case ancor racchiusa e basata su le mura robuste e le torri dell'antica cinta castellana.

Qua e là una esterna scaletta, un annerito portale a sesto acuto, una tipica finestra trecentesca e un'elegante bifora superstite, sfuggita alla vandalica onda rimodernatrice, od un remoto angolo pittoresco, rivelano ancora le antiche caratteristiche dell'originario castello. Ma le chiese antichissime sono trasfigurate: una, S. Angelo, ormai completamente distrutta; la Collegiata, S. Maria, ricordata fin dal secolo XII, completamente ricostruita nel tardo Settecento; l'ultima, S. Gaugerico, ancor in parte genuina, fondata nel secolo XIV da un pio fumonese divenuto canonico di una chiesa di Francia, ha rivestita la bella pietra originaria delle sue mura di un intonaco insulso. Delle due porte del *castrum,* una sola permane; l'altra, « la portella » o posterula, fu sacrificata ad esigenze pratiche.

In tal guisa, a mano a mano, ostruendo o peggio disfacendo portali e bifore, intonacando brune muraglie, sparirà completamente il carattere di questo storico paesino, così ameno per l'eccezionale sua posizione, che lo rende una vera stazione climatica, e così insigne per tante varie ed opposte vicende.

Ma benchè così trasformato, benchè sparite ormai o mascherate le tracce dell'antico suo carattere guerresco, il piccolo paesello montano, vigile sentinella della Ciociaria, mantiene intatto il suo fascino, nè v'è passeggero che, transitando da presso, o visitando i vicini paesi, da Fiuggi o da Anagni, da Castel S. Pietro di Palestrina o da Rocca di Cave, dalla ciclopica Alatri o dai mille paesini arrampicati su le balze dei Lepini e degli Ernici, non sia attratto da quel maestoso ciuffo di cipressi e di pini che corona il vertice dello storico monte e che, in un perenne segnale di serena quiete e di pace, sostituisce la notturna fiamma sanguigna o la fosca colonna di fumo segnalatrici dall'alta torre di imminenti guerra e sterminio.

Indotto da quel nuovo segnale, ascende il turista la faticosa erta del monte, rievocando nella sua fantasia le alte torri ed i profondi fossati od il grido di allarme delle vigili scolte.

Sotto il breve arco della porta castellana od al piede della forte muraglia che sorregge l'avito ostello dei Longhi, l'attendono, invece, e lo accolgono il sorriso giulivo della vezzosa contadinella ciociara e il rispettoso saluto del robusto agricoltore, reduce dal faticoso lavo-

(fot. Sbardella)

IL PITTORESCO LAGO DI CANTERNO,
PRESSO FUMONE, CHE PUÒ SEMBRARE MISTERIOSO NEL SUO FREQUENTE SPARIRE E RICOMPARIRE.

ro giornaliero dei campi; entrambi, la fanciulla ed il contadino, nel ricordo dello storico detto riassumente la secolare funzione dell'antico castello, non ignari della storia di questo ed ancor fieri della missione, già assegnata al luogo natìo, di vigile antiguardo della Roma dei Papi, immersa laggiù all'estremo orizzonte nell'aureola dorata di un infuocato tramonto.

G. MARCHETTI-LONGHI.

CONFERENZE SULLE REGIONI ITALIANE

Ha principio l'inverno e le Scuole, gli Istituti di Cultura, le Università Popolari, i Circoli religiosi, i Collegi riprendono lo svolgimento dei loro programmi. Tutta la vita sociale si svolge di nuovo in locali chiusi: i Dopolavoro, le Associazioni Combattenti, i Circoli Ufficiali, le Sale di Convegno reggimentali, si preoccupano di offrire ai loro Membri uno spettacolo, una conferenza, un modo dilettevole e istruttivo per passare la serata.

Il Touring Club Italiano, nell'intento di contribuire con una nuova forma alla diffusione della conoscenza del Paese, ha preparato una serie di conferenze sulle diverse regioni italiane, corredate ognuna con 60-80 diapositive. Sono ora pronte e seguenti: **Toscana, Umbria, Calabria, Sicilia, Sardegna.**

Ciascuna conferenza, dovuta a studiosi di particolare competenza (prof. G. Fanciulli per la Toscana, prof. A. Oxilia per l'Umbria; prof. G. Isnardi per la Calabria; prof. G. Aguello per la Sicilia; prof. F. Loddo Canepa per la Sardegna) è una breve ma compiuta rappresentazione di una regione italiana sotto l'aspetto fisico, storico, artistico, economico.

Le condizioni per la diffusione delle conferenze e delle relative diapositive sono le seguenti: 1) il testo di ciascuna conferenza è contenuto in un fascicolo che viene ceduto al prezzo di **L. 5.** — 2) Per ogni serie di diapositive dovrà essere versata una cauzione di **L. 20.**, che verrà rimborsata all'atto della restituzione. — 3) La durata massima del prestito delle diapositive è fissata in 15 giorni oltre quelli richiesti dal trasporto. — 4) Le spese di trasporto sono a carico del committente. — 5) I danni causati da rotture o smarrimento derivanti da negligenza del committente dovranno essere rifusi.

N.B. — Le diapositive del T. C. I. hanno il formato usuale di cm. 8,5×10 e si possono proiettare con i comuni apparecchi diascopici, di cui sono generalmente forniti gli Istituti di istruzione e di cultura.

DUE NUOVE CARTE

LA ZONA TRA VARESE, LAVENO, BAVENO E BORGOMANERO NELLA RAPPRESENTAZIONE ALLA SCALA DI 1 MILIONE 250 MILA DEL T. C. I.

La pubblicazione dell'Annuario Generale, promesso ai Soci nel 1932 (siamo lieti di assicurare che il volume è ormai pronto e si comincerà a spedire in gennaio: il ritardo è dipeso, come già venne comunicato sul fascicolo di agosto di questa Rivista, dal fatto che i dati di popolazione per le frazioni non erano ancora pronti e non si voleva privare la pubblicazione di un complesso di notizie tanto interessanti) ha sospeso per un anno la distribuzione gratuita di carte. I Soci che ricevono gli ultimi numeri dell'annata de « Le Vie d'Italia » o il « Bollettino di Informazioni », avranno appreso però con compiacimento che — a partire del 1933 — è promessa la distribuzione gratuita dei primi tre fogli di una carta al cinquecentomila.

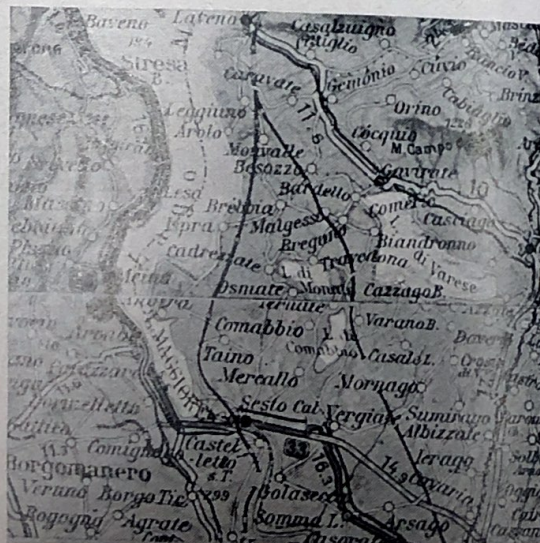
E LA MEDESIMA ZONA NELLA CARTA AL 1:650.000...

Si abbandona dunque la carta al cinquantamila di cui dal 1927 ad oggi si pubblicarono undici fogli?

No: non la si abbandona affatto, e questo già venne comunicato ai Soci pure su questa Rivista nel numero di settembre. In quella occasione, anzi, si è annunciato che erano stati messi in lavoro i seguenti fogli: Monte Bianco; Ortles-Cevedale; Adamello-Presanella; Gruppo di Brenta; Gran Sasso d'Italia.

Si sarebbe potuto continuare a dare la serie gratuitamente; ma bisogna pure riconoscere che nonostante la bellezza da tutti riconosciuta di questa carta essa serve quasi esclusivamente al turista di montagna e all'alpinista: è insomma una carta di specializzazione adatta per chi ha bisogno di conoscere gli elementi topografici più minuti. Era bene, nei primi anni, di affermarla vigorosamente attraverso una diffusione così vasta come quella che venne effettuata. Ora la carta è nota, e si è imposta fra la migliore produzione anche straniera. Il Touring ha il vanto di aver dato delle carte che possono reggere onorevolmente il confronto con quelle del « Deutscher und Oesterreichischer Alpen-Verein » così ben conosciute dai geografi, dai turisti più raffinati, e soprattutto dagli alpinisti.

Per l'avvenire, coloro che lo desiderano — e saranno molti — potranno procurarsi le carte più sopra accennate, e altre che in seguito verranno messe in lavorazione, coll'esborso di pochissime lire per ogni foglio.

Dopo il « lanciamento » del « cinquantamila », si è tornati, dunque, al concetto delle carte generali: quelle che rispondono, nel limite del possibile, alle esigenze della gran massa dei Soci. La preferenza è stata data ad una scala che si può dire classica e che è adottata press'a poco da tutti i paesi: il « cinquecentomila ». Si avrà perciò una Carta che servirà tanto bene al turista quanto allo studente e alla sua famiglia, al commerciante,

E IN QUELLA AL 1:500.000... DI NUOVA PREPARAZIONE.

ED ECCO SEMPRE LA MEDESIMA ZONA RAPPRESENTATA NELLA CARTA AL 1:300.000.

all'industriale, all'automobilista che percorre le arterie più importanti, e infine a chiunque vorrà interrogarla sulla conformazione del nostro paese e sulle tracce che vi segna la vita dell'uomo.

Il «cinquecentomila» però non è nuovo ai Soci del Touring: esso venne già adottato nei primissimi anni di vita del Sodalizio, vorremmo dire nell'epoca eroica, quando esso più che mai si sosteneva sull'entusiasmo e sulla generosità dei suoi dirigenti. Chi sfoglia la Rivista del marzo-aprile 1897 di quello che allora si chiamava il «Touring Club Ciclistico Italiano» vi troverà una notizia che allora era veramente sensazionale. Val la pena di ripetere quelle parole:

«Il Consiglio richiama l'attenzione dei Soci sulla importante seduta del 24 marzo. In essa il Direttore Generale (la carica corrispondeva a quella attuale di Presidente) annunciò che intendeva di offrire a cadauno dei primi 10.000 Soci del Touring una copia della «Carta del Veneto» al 500.000.

«È da notarsi che per il Veneto non esistono Carte esatte di uso pratico per i ciclisti, salvo quella magnifica al 500.000 dell'Istituto Geografico Militare, la quale però è sparsa in tre fogli diversi e di un prezzo abbastanza alto per non essere popolare.

«Il Capo Sezione Strade, in seguito all'offerta del cav. Johnson, trattò coll'Istituto Geografico Militare, il quale si assunse di pubblicare, ad esclusivo uso dei Soci del T., una carta del Veneto, usando gli stessi originali della propria carta al 500.000 opportunamente raggruppati in un sol foglio. L'incisione è magnifica; le strade, la nomenclatura e le convenzioni sono in nero, l'idrografia in celeste e l'orografia in tinta neutra.

«Per quanto riguarda le strade, la Carta verrà completata dal Capo Sezione Strade coll' aggiungervi quelle linee descritte sulla Guida, che mancano nell'edizione dell'Istituto Geografico Militare.

«L'offerta del Direttore Generale, pur prescindendo dal suo valore effettivo, è di grandissima importanza, poichè mostra ai Soci quanto cammino abbia ancora da compiere il Touring, prima che l'opera sua possa dirsi completa.

«Fra qualche anno ogni regione d'Italia avrà la sua Guida speciale, ed ogni Guida, per la maggior pratica dell'autore e per i maggiori bisogni dei Soci, assumerà nuova importanza in confronto delle precedenti. Completati i lavori delle Guide, il nostro Bertarelli ci addita con le carte un nuovo campo d'azione per la Sezione Strade, ed il cav. Johnson, alla cui opera attiva ed intelligente tanto deve la nostra Istituzione, ci dà i mezzi per offrirne anticipatamente ai Soci uno splendido campione. Il Consiglio, prendendo atto della cospicua offerta, crede di interpretare i sentimenti dei Soci tributando un voto unanime di plauso al cav. Johnson, che seppe tanto semplicemente, e

con tanta opportunità, realizzare la brillantissima idea ».

Ora, a distanza di molti anni, viene ripresa quella scala e attuata anche questa nuova Carta la quale sarà redatta, disegnata ed incisa dal nostro Ufficio Cartografico.

Conterrà tutta la rete stradale principale, tutti i nomi dei capoluoghi di Comune, e anche gli altri di importanza particolare. L'esecuzione tecnica sarà la più fine possibile; la stampa sarà a dieci colori. Si cercherà insomma di fare cosa degna delle tradizioni cartografiche del Touring. Nel 1933 saranno distribuiti gratuitamente i fogli segnati con i N. 1, 2 e 3 nel quadro di unione che riproduciamo alla pag. 922. Negli altri successivi si daranno gli altri fogli a gruppi di tre.

La scelta della scala al cinquecentomila è dipesa però anche da altre ragioni: dal fatto cioè che il Touring ha già prodotto carte al 650.000, al 250.000, al 300.000: il campo di scelta si era però molto ristretto. Qualche Socio ci scrive talvolta esortandoci a ripetere la distribuzione gratuita di carte come quella al 250.000 che resta sempre fra le maggiori e più riuscite opere del Sodalizio: così come altri vorrebbero che si desse gratuitamente la nuova edizione delle Guide. Sono punti di vista apprezzabili e che vennero meditati: ma i Soci converranno che una Istituzione come il Touring deve essere sempre degna del suo nome e della sua tradizione, e il ripetere il già fatto, sia pur aggiornando, sarebbe una cristallizzazione, mentre tante cose ancora si possono fare nel campo turistico, quando si ha la fortuna di operare in un Paese come il nostro così ricco di bellezze antiche e nuove. L'ideale sarebbe di poter dare tutto gratuitamente, nuove edizioni e nuove pubblicazioni: ma a questo miracolo, con un contributo da parte

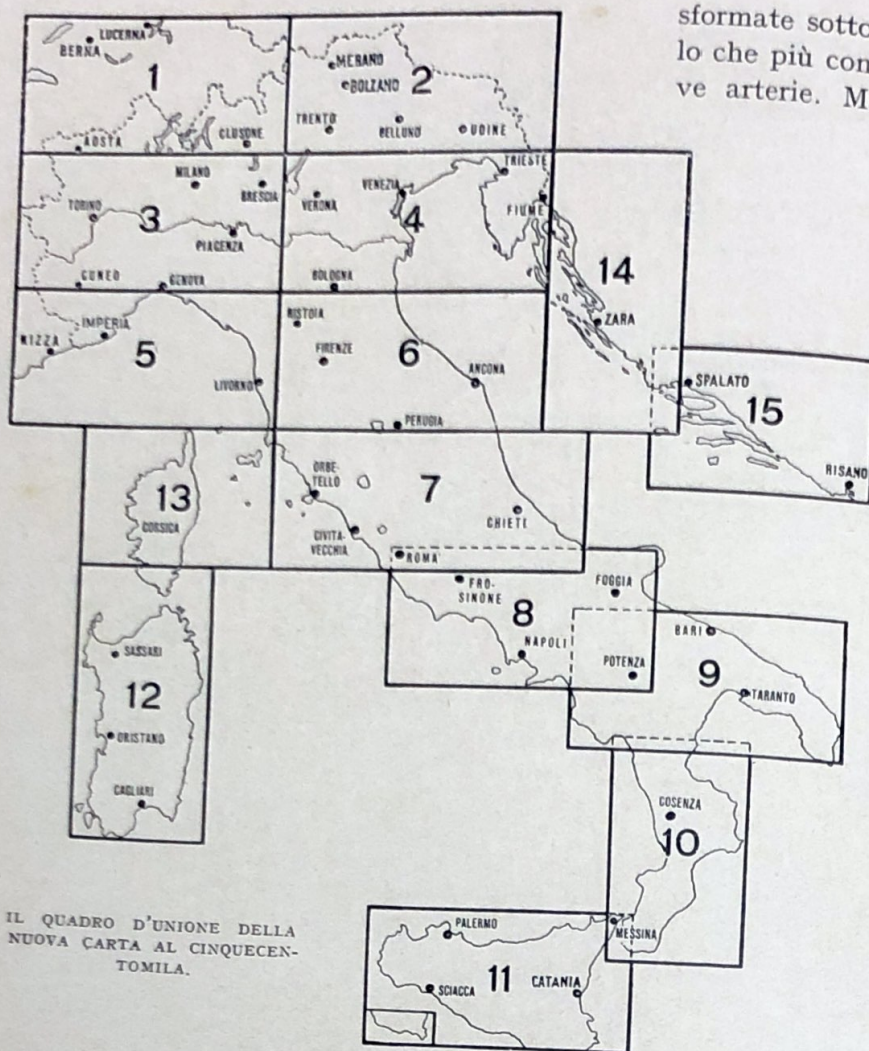
.... E NELLA STUPENDA RAPPRESENTAZIONE, VERAMENTE « CLASSICA » ORMAI, ALLA SCALA DI 1:250.000, CHE RAPPRESENTA LA SINTESI DELLA MASSIMA CAPIENZA NEL MINIMO SPAZIO.

ED ECCO UN SAGGIO DELLA NUOVA CARTA AL 1:200.000 NEL QUALE NATURALMENTE NON FIGURANO, (COME DEL RESTO PER LE RIPRODUZIONI PRECEDENTI) I NUMEROSI COLORI, CHE L'AVVIVANO, E CHE IN QUESTO CASO SOMMANO A SEI. — IL TOURING ATTRAVERSO ALLA SUA OPERA CARTOGRAFICA D'ITALIA HA PREPARATO E PREPARA DUNQUE LE RAPPRESENTAZIONI DEL TERRENO ALLE PIÙ SVARIATE SCALE, SÌ DA POTER FORNIRE A CIASCUNO IL TIPO CHE PIÙ SI ADATTA ALLE PROPRIE NECESSITÀ DI USO E DI CONSULTAZIONE.

dei Soci di sole 15 lire annue (ed ancor più modesto per i Soci Vitalizi, dato il reddito che oggi si può ricavare dalla quota che essi hanno versato) non siamo ancora giunti. Cerchiamo perciò di mettere a disposizione dei Soci le nuove edizioni alle condizioni più miti possibili.

**

Ma dopo aver impostato il problema del « cinquecentomila », se ne è presentato un altro. Guardando più particolarmente il campo turistico, si può dire che il Touring abbia veramente esaurito il proprio compito in materia di carte? I due fogli al 650.000 servono soprattutto per i grandi itinerari; lo stesso si può ripetere per il nuovo « cinquecentomila », per quanto le due carte siano di tipo diversissimo; il 250.000 è sotto molti aspetti la carta migliore che si possa desiderare, quella che rappresenta la sintesi della massima capienza nel minimo spazio.

Magnifica carta di consultazione, invidia-

IL QUADRO D'UNIONE DELLA NUOVA CARTA AL CINQUECENTOMILA.

taci anche all'estero, ora e per l'avvenire, giacchè essa viene aggiornata col maggior scrupolo; troppo minuta tuttavia per molti automobilisti che hanno fretta, e troppo ricca per essi di quei particolari che costituiscono le sue bellezze e la sua essenza. Il 300 000 è stato ricavato dal 250.000, e rappresenta una soluzione parziale del problema. La soluzione è naturalmente parziale se il quesito viene osservato oggi: ma non lo era allorchè quella carta venne impostata: precisamente 12 anni or sono. Anche le carte sono in funzione del tempo in cui vennero prodotte. Ma dal 1920 a oggi quale formidabile progresso! L'automobilismo si è sviluppato enormemente e le strade si sono rinnovate e trasformate sotto l'impulso del Regime, e, quel lo che più conta, si sono aggiunte molte nuove arterie. Ma anche questo rappresenta il passato. Sulla soglia dell'anno XI, all'inizio del secondo decennio dell'Era Fascista, il Regime ci promette nuove opere grandiose. Sappiamo per esperienza che manterrà la promessa. E allora sarebbe assurdo che proprio un organismo come il Touring, che ha il vanto di essere stato all'avanguardia in molti campi, volesse costringere la rappresentazione di tante opere grandiose in documenti, certo utilissimi come sono tutte le carte che ha creato fin qui, ma che risponderebbero meno bene in avvenire al problema pratico della migliore rappresentazione della rete stradale per l'utilità di chi la percorre. È stato perciò deciso di creare un nuovo « duecentomila » automobilistico » a 6 colori: nuovo nel senso più completo della parola, dalla impostazione alla redazione, dal disegno alla incisione. Carta, dunque, anche questa di specializzazione e che verrà messa in vendita a prezzi mitissimi.

La scala scelta consentirà di mettere in grande rilievo non solo la rete stradale principale, ma altresì tutta quella secondaria, pur essa in costante grandioso progresso.

Avremo campo di ritornare sulle caratteristiche di questa Carta. Diciamo subito però che verrà compiuta con tutta la sollecitudine che è consentita dai nostri mezzi. E sarà come un telaio preparato oggi con fede sicura per segnare su di esso le felici realizzazioni di ogni anno, di ogni giorno.

La Direzione Generale del T. C. I.

REGGIO CALABRIA - PROSPETTO MONUMENTALE DEL PALAZZO PER IL MUSEO NAZIONALE DELLA MAGNA GRECIA, DAL LATO DELLA MARINA. (PROGETTO DI S. E. L'ACCADEMICO D'ITALIA, ARCH. M. PIACENTINI).

UN SACRARIO DI MEMORIE E DI GLORIE

COME NASCE UN GRANDE MUSEO

DAL periodo romano sino all'Ottocento le collezioni d'arte e di antichità furono concepite generalmente come complessi ornamentali, per lo più in rapporto alle dimore delle Corti e di altissimi personaggi, o come attrattiva di curiosità per il pubblico; non mai quali coordinate e chiare fonti documentarie di storia e delle succedentisi manifestazioni estetiche dell'umanità. Il concetto di attribuire al Museo lo stesso valore scientifico della tradizione scritta, anzi un valore anche più cospicuo in quanto alla « notizia » è associato il godimento spirituale della bellezza visiva e palmare, è proprio del nostro tempo. Chi vive nel mondo delle Belle Arti conosce il tormento dei preposti agli Istituti antiquari ed artistici, per aggiornare le disposizioni e gli aggruppamenti delle raccolte, in modo che esse diano il massimo rendimento culturale e giovino al progresso umano. Condizioni di spazio, di ammobiliamento, di luce fanno sussistere e spesso acutizzare il tormento predetto.

MUSEO NAZ. DELLA MAGNA GRECIA: TESTA FITTILE VOTIVA DI DEMETER, DA MEDMA (V SEC. AV. CR.).

Nella maggior parte dei casi, i Musei della vecchia Europa (non parliamo dell' America) ed in primo luogo quelli italiani, han-

MUSEO NAZ. DELLA MAGNA GRECIA: IDRIA DI TERRACOTTA DIPINTA, DA S. ARCANGELO DI BASILICATA (IV SEC. AV. CR., ARTE ITALIOTA, PRESUMIBILMENTE LUCANA).

no avuti inizi remoti, ma si sono poi rapidamente accresciuti di mole e di varietà di suppellettili a mano a mano che le condizioni politiche sono migliorate e si sono rassodate, e che provvide leggi protettive dei giacimenti archeologici, degli edifizi monumentali e del loro contenuto artistico sono state imposte ai cittadini. Le pubbliche raccolte, peraltro, solo assai di rado hanno avuto una « casa » propria, cioè un edifizio costruito *ad hoc;* più spesso sono state allogate — più o meno bene, anzi quasi sempre e dovunque più male che bene — in locali di fortuna, in vecchi conventi o palagi, o addirittura in locali rabberciati alla meglio: donde spese continue, e talvolta ingenti, per riparazioni e riattamenti destinati a non raggiungere mai appieno lo scopo.

Bisogna perciò porre subito nel suo giusto rilievo la decisione del Comune di Reggio Calabria di far costruire ed attrezzare a tutet sue spese un apposito e degnissimo palazzo per ospitarvi il Museo Nazionale Centrale della Magna Grecia, vale a dire il sacrario delle memorie e delle glorie della regione che portò per prima il nome d'Italia, che Augusto fissò nella Terza Provincia della sua circoscrizione amministrativa, e che rappresenta un caposaldo per l'origine e lo sviluppo della civiltà del nostro Paese, non solo durante l'età classica ma altresì nel Medioevo e dopo. Il concetto storico-geografico della Magna Grecia, infatti, non può limitarsi all' epoca preromana, quando fiorirono le colonie elleniche costiere lungo i lidi dello Ionio e del Tirreno; in quanto esso risorge e si estende — dal punto di vista culturale ed artistico — con la dominazione bizantina, e si prolunga poi sino a spegnersi — non mai del tutto però, come si desume dall'odierno folklore della Calabria e della Basilicata — nel pieno Rinascimento.

Ora, la situazione di Reggio e delle raccolte reggine era la seguente:

Reggio, con Taranto e Crotone, è un'autentica città superstite dell'antica Magna Grecia, città che non ha mai abbandonato la sua originaria ubicazione e denominazione nonostante i gravi disastri tellurici e le invasioni subite, perchè sostenuta da necessità politiche, strategiche ed economiche di carattere eterno; anzi, essa è la maggiore della esigua serie delle città superstiti predette. E per di più si trova in una posizione favorevolissima per il movimento turistico, data la sua vicinan-

MUSEO NAZ. DELLA MAGNA GRECIA: IDRIA DI TERRACOTTA DIPINTA, DA S. ARCANGELO DI BASILICATA (IV SEC. AV. CR., ARTE ITALIOTA, PRESUMIBILMENTE LUCANA).

za alla Sicilia ed alle più dirette e battute vie per l'Oriente.

Durante il risveglio di studi e di ricerche che seguì in Italia al periodo del Risorgimento, e che andò intensificandosi e concretandosi nell'ultimo quarto del sec. XIX, Reggio partecipò attivamente a questo movimento di riscossa spirituale, e per iniziativa di insigni e benemeriti cittadini fondò — nel 1882 — il suo Museo Civico, con fisonomia prevalentemente archeologica, che in seguito assunse il nome del valoroso storico Domenico Spanò-Eolani. Quanto si rinveniva in città e nel suburbio, ed anche in paesi più lontani della provincia, veniva raccolto e conservato in detto Museo, che pertanto crebbe rapidamente di mole e d'importanza.

MUSEO NAZ. DELLA MAGNA GRECIA: TERRACOTTA VOTIVA, DI MEDMA, DEL SEC. V AV. CR. - (TESTA RAPPRESENTANTE DEMETER).

MUSEO NAZ. DELLA MAGNA GRECIA: TERRACOTTA VOTIVA, DI MEDMA, DEL SEC. V AV. CR. - (TESTA FEMMINILE RAPPRESENTANTE DEMETER).

Il catastrofico terremoto del 1908, che abbattè al suolo ancora una volta la vecchia città, lasciò per fortuna indenne il Museo, collocato in un modesto pianterreno che non crollò.

La suppellettile fu raccolta amorevolmente e messa in salvo prima in alcuni vani baraccati, più tardi in numerosi locali semiscantinati del nuovo palazzo del R. Istituto tecnico.

Intanto, in seguito alle due riforme governative dell'Amministrazione delle Belle Arti — la prima del 1907, la seconda del 1923 — Reggio venne prescelta come sede della Soprintendenza per il Bruzio e la Lucania (cioè per le Calabrie e la Basilicata), ed accanto al nuovo Istituto fu poco dopo, costituito il R. Antiquarium — cioè un altro Museo di carattere nazionale — che ben presto per numero e peculiarità di materiali prese il primo posto e s'impose all'attenzione degli studiosi e degli amatori d'arte italiani e stranieri.

Nata pertanto la necessità di fondere in

PICCOLA MOSTRA DI OGGETTI DEL MUSEO NAZ. DELLA MAGNA GRECIA, ORGANIZZATA NEL GABINETTO DEL PODESTÀ PER IL RICEVIMENTO DELLE LL. AA. RR. I PRINCIPI DI PIEMONTE.

MUSEO NAZ. DELLA MAGNA GRECIA: ARULA IN TERRACOTTA CON ERÀCLE CHE COMBATTE IL MOSTRO FLUVIALE ACHELOO (DA LOCRI, VI SEC. AV. CR.).

un unico organico Museo tutte le collezioni — civiche e governative — di Reggio, per il decoro della città risorta e per creare un elemento di attrazione al movimento turistico, con sicura prospettiva di diffuso benessere, specie per la classe commerciale ed alberghiera, l'attuale benemerito Podestà comm. Muristano (un valoroso combattente e sagace amministratore), autorevolmente sorretto dal Prefetto gr. uff. Carini, ha adottata la coraggiosa decisione di far costruire ed arredare a spese del Comune il palazzo che occorre per il Museo della Magna Grecia, al fine di vedere al più presto adeguatamente valorizzato l'insigne patrimonio archeologico ed artistico già raccolto nella sua città natale, ed in piccola parte ancora depositato temporaneamente nei viciniori Musei di Napoli, Taranto e Siracusa, dai quali dovrà essere ritirato.

Il nuovo edifizio — al quale si porrà mano subito — sorgerà nel punto più bello di Reggio, sull'ammiratissima Passeggiata Marina, di fronte allo Stretto ed all'Etna; e sarà di forma quadrangolare (m. 40 per 50), con l'appendice di un giardino pensile annesso. In avvenire, crescendo i bisogni delle raccolte, è stato previsto di usufruire di un'area sottostante per costruirvi un altro più modesto fabbricato, da coordinare ed unire al palazzo mediante un cavalcavia.

MUSEO NAZ. DELLA MAGNA GRECIA: FIGURINA IN BRONZO IN ATTO DI SALUTARE - DA LOCRI (V SEC. AV. CR.).

Marcello Piacentini è stato il geniale ideatore dell'originale edifizio, che all'esterno — dal lato della Marina — ha un aspetto moderno, però di essenza dorica; mentre dall'altro lato prospiciente sul Corso Garibaldi — dove si aprirà l'ingresso principale dell'Istituto — la veste esterna è più sobria, più semplice, più rispondente agli scopi pratici del peculiare edifizio.

Dovendo costruire un Museo *ex novo*, l'architetto ha trovato soluzioni felici ed originali così per le scale di accesso e di uscita dei visitatori, come per la disposizione degli oggetti nelle sale, abolendo le vetrine quali mobili per se stanti, e riducendo invece gli stessi muri divisori a vetrine continue, sulle quali corre una fascia costruttiva che servirà per inscrivervi le didascalie dei vari oggetti o gruppi più importanti, e disegnarvi diagrammi e piante delle località di provenienza delle suppellettili.

L'edificio verrà a costare quattro milioni, e si conta di aprirlo al pubblico per la fine del 1933.

Questa notizia non potrà non suscitare viva soddisfazione fra i lettori delle *Vie d'Italia* che ebbero a constatare le precarie condizioni in cui giacevano le raccolte reggine. Fra qualche anno i cultori d'arte e di antichità, troveranno a Reggio un Istituto modello non solo per ampiezza e modernità di ambienti, ma anche per l'organizzazione e l'esposizione stessa delle suppellettili.

MUSEO NAZ. DELLA MAGNA GRECIA: ELMO ELLENISTICO DA TIRIOLO, CON VISIBILI I COLPI RIPORTATI IN COMBATTIMENTO.

Si seguirà per esse l'ordinamento cronologico, mettendo in particolare risalto gli oggetti più significativi, e senza far disperdere l'attenzione del visitatore sui materiali secondari e di esclusivo interesse per gli specialisti di singole materie. Si avrà cura di mostrare le grandi linee maestre dello svolgimento artistico regionale dai primi dì sino all'età presente, in una catena continua e coordinata, e di esibire i documenti archeologici più significativi e riassuntivi delle varie civiltà che si sono succedute sul territorio calabrese e lucano, dal periodo pre e protoistorico all'epoca classica, al bizantino, al normanno, allo svevo e giù giù sino al decorso secolo di tendenza neoclassica. Si abbonderà in didascalie, in quadri riassuntivi ed in riscontri grafici e fotografici, per rendere perspicua la percezione del pubblico semicolto, o anche digiuno delle nostre cose, dinanzi agli oggetti esposti.

All'ordine mentale che ha presieduto alla concezione dell'edifizio corrisponderà il più moderno ed organico ordinamento, consentito dai locali appositamente costruiti. È la prima volta in Italia che la sede di un Istituto di prim'ordine, come sarà quello di Reggio, viene creata prendendo le mosse dalla conoscenza e dalle esigenze dei materiali che essa dovrà ospitare.

MUSEO NAZ. DELLA MAGNA GRECIA: ATTACCO A TESTA SILENICA PER LE ANSE DI UNA SITULA DI BRONZO, DA TIRIOLO (EPOCA ELLENISTICA, ARTE LOCALE BRUZIO-LUCANA).

Fin d'ora si può dire che vi sarà una Sezione preistorica con manufatti litici e fauna concomitante della Lucania e delle Calabrie; una Sezione protostorica — ricchissima — rispecchiante la civiltà degli indigeni italici preellenici, e anellenici; la Sezione classica della civiltà greca, unica al mondo per numero e magnificenza di oggetti, specie terrecotte figurate e bronzi; un buon nucleo di numismatica, in particolar modo magno-greca, medievale e moderna, destinato ad aumentare rapidamente; la Sezione monumentale ed epigrafica romana; la Sezione dei materiali medievali di varia natura, e dei resti architettonici ed araldici della Reggio scomparsa.

Una Sezione a sè sarà costituita per la pittura e l'arte sacra, in attesa che possa

MUSEO NAZ. DELLA MAGNA GRECIA: PANNELLO DI STUCCO, ARABO-BIZANTINO, D'ISPIRAZIONE TESSILE, PROVENIENTE DALLA DISTRUTTA CHIESA ABBADIALE DI TERRETI.

essere costruito l'accennato piccolo edificio particolare per accoglierla e svilupparla come separata appendice del Museo.

È superfluo aggiungere che le due biblioteche specializzate esistenti — quella del Museo Civico e quella della Soprintendenza — verranno anche fuse in un'unica biblioteca accessibile agli studiosi autorizzati a frequentarla, e con annessa sala per conferenze e per proiezioni.

I gabinetti fotografico e di restauri archeologici ed artistici, sin da ora in piena efficienza presso la Soprintendenza, avranno nel nuovo palazzo un più congruo assetto; e del pari verrà riunito in esso tutto l'armamentario tecnico per gli scavi e per i restauri monumentali da farsi in tutta la regione.

Il palazzo piacentiniano delle Belle Arti in Reggio sarà dunque la sede di un complesso organismo scientifico e di divulgazione culturale per il gran pubblico, e giustificherà pienamente al cospetto di tutto il mondo degli studiosi che da molto tempo l'invocavano, l'esemplare e squisito sacrifizio finanziario affrontato dal Comune per corrispondere alla più nobile tradizione del passato della città, e per ben preparare — con chiaroveggenza — l'avvenire.

E gli auspici per il nuovo grande Museo della Magna Grecia non potevano essere più fausti e più lieti in quanto la prima pietra del magnifico e grandioso palazzo è stata murata — avanti sera del 31 maggio decorso — dalle auguste mani di S. A. R. la Principessa di Piemonte, appassionata e vigile Patrona delle ricerche archeologiche nelle provincie napoletane.

EDOARDO GALLI.

(*Fotografie della R. Soprintendenza di Reggio Calabria*).

MUSEO NAZ. DELLA MAGNA GRECIA: CARIATIDE BAROCCA IN CALCARE TENERO, DI ARTE REGGINA NEOCLASSICA (PRIMORDI DEL SEC. XIX).

AREZZO, CON LE SUE TORRI DI RECENTE RESTAURATE. (*fot. A. Pichi, Arezzo*)

UN INTERESSANTE ITINERARIO TURISTICO

La nuova ferrovia Arezzo-Sinalunga

Attraverso la Valdichiana.

« VALDICHIANA, granaio della Toscana ». Anche il viaggiatore meno sensibile alle attrattive del paesaggio, se percorrendo la ferrovia Firenze-Roma fa tanto di cacciar fuori lo sguardo dal finestrino del treno poco dopo lasciata la stazione di Arezzo, resta subito colpito dallo spettacolo della sconfinata e luminosa distesa di campi, ben visibile dall'alto dell'argine sul quale in quel tratto il treno corre per qualche diecina di chilometri.

La pianura chianaiola, dalle ultime propaggini dell'Appennino Aretino fino al Trasimeno, costituisce uno dei più mirabili esempi di quanto possa la tenacia umana contro le forze ribelli della natura: là, dove un tempo regnava la malaria, ora pulsa la vita (1).

Se per lunga serie di secoli la conca della Chiana non era più ormai che un pantano pestilenziale, i vecchi e gloriosi castelli che a guisa di corona ancora appariscono sulle principali alture delle ondulazioni collinose delimitanti la vallata a ponente, ebbero ognora anche nei più tristi tempi, vita ed arte rigogliosa.

Trenta secoli di vicende umane, dalla lontana civiltà etrusca alle alterne contese medioevali che tante volte insanguinarono quella terra, lasciarono in ogni parte impronte incancellabili, ed una corsa anche a scopo semplicemente turistico attraverso ad un paese così pieno di memorie offre sorprese gradevolissime.

***

La nuova ferrovia Arezzo-Sinalunga ce ne offre il mezzo più semplice e più economico.

Aperta da poco al pubblico esercizio dalla « Società Ferroviaria Italiana », alla quale ora appartiene, e raccordata soltanto dal 5 aprile di quest'anno con la rete Statale mediante la prosecuzione fin sotto alla stazione di Arezzo, questa ferrovia costituisce l'unica comunicazione attraverso alla Val di Chiana propria-

(1) Intorno al singolarissimo sistema idrografico della V. di Chiana e all'inversione tipica del corso delle sue acque dal versante del Tevere a quello dell'Arno vedasi quanto scrisse nelle *Vie d'Italia* del marzo 1930 S. E. Giotto Dainelli, Accademico d'Italia, nell'articolo « La Val di Chiana e le sue acque ».

(*fot. Bonechi*)
LA VECCHIA ED ARCIGNA ROCCA EPISCOPALE DI CIVITELLA, DOMINATA DAL MASSICCIO TORRIONE.

mente detta. Perchè la linea Firenze-Roma toccando soltanto Frassineto, Castiglion Fiorentino e Cortona, non attraversa ma lambisce la vasta pianura lungo il suo confine di levante divorando velocemente con i suoi direttissimi i rettifili che dalla galleria dell'Olmo si succedono geometricamente fino alle sponde del Trasimeno, senza dar tempo al viaggiatore di contemplare la regione. La Ferrovia Arezzo-Sinalunga taglia invece trasversalmente la valle e ne mette in comunicazione diretta i vari centri principali.

Sinalunga, piccola stazione della Siena-Chiusi, viene così a trovarsi a soli 40 km. da Arezzo. La linea è a scartamento ordinario ed a trazione elettrica, con energia fornita dalla Società Elettrica del Valdarno (35.000 Volta) allacciata presso Foiano mediante linea trifasica.

Da Foiano la corrente vien trasmessa alla centrale della stazione di Monte S. Savino a circa metà del percorso tra Arezzo e Sinalunga ed ivi ridotta a 3.000 Volta mediante trasformatori statici a vapore di mercurio forniti da una ditta italiana.

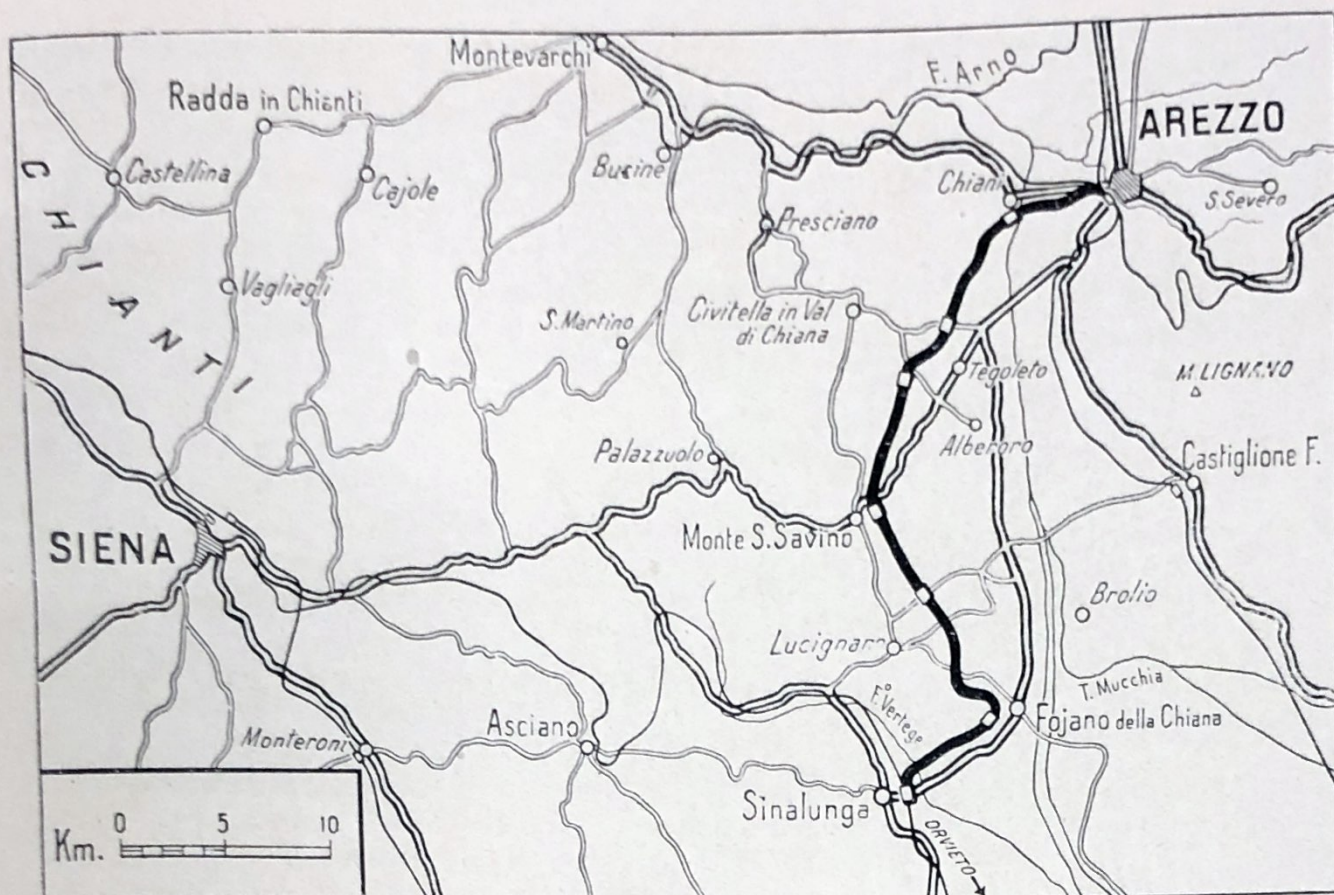
Linea completamente pianeggiante senza grandi opere d'arte (un ponte a traliccio metallico di metri 74,50, sopra il canale della Chiana ne costituisce il principale lavoro tecnico) ma simpatica, ridente, gradevolissima a percorrersi, perchè sempre in orizzonte aperto senza ombra di trincere che nascondano la visuale e senza infrascamenti di sorta.

Il materiale di trazione, tutto uscito da officine aretine, è leggero, comodo ed elegantissimo.

I treni, salvo ragioni di speciale bisogno, sono costituiti da una sola carrozza locomotrice con comodi scompartimenti di I e II classe, bagagliaio e ritirata. *Multum in parvo:* e tutto improntato al più vivo desiderio di contentare il pubblico, anche nell'orario, perchè il servizio è disimpegnato da ben 16 coppie di piccoli treni che fanno giornalmente la spola tra Arezzo e Sinalunga e strisciano come candide libellule da un capo all'altro di quei 40 km. di linea attraverso ad una delle più rigogliose regioni d'Italia.

Ferrovia a servizio prevalentemente locale, l'Arezzo-Sinalunga non ha scopi particolari di coincidenze e di raccordi e la Direzione, consapevole di questa caratteristica, fa di tutto per secondare i desideri ed i bisogni del pubblico con facilitazioni eccezionali, anche per gitanti e comitive.

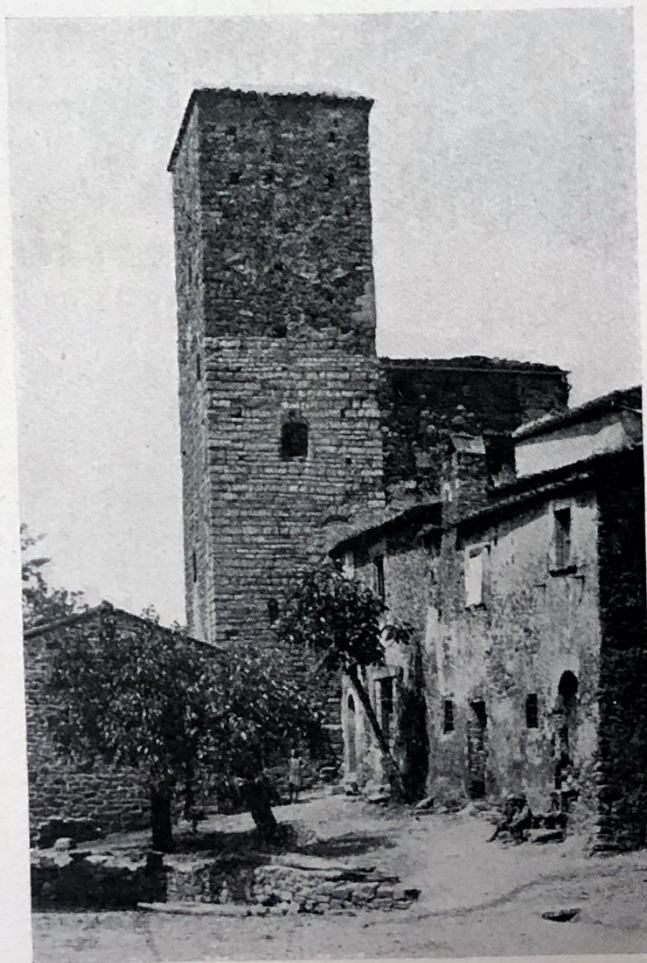
Basti dire che i biglietti ordinari valgono nei giorni festivi anche per il ritorno, ossia è quanto dire che nelle domeniche e in tutte le altre feste comandate nella ferrovia Arezzo-Sinalunga si viaggia senza eccezione con il 50 % di ribasso.

Nessun paese del percorso può dirsi che sia direttamente toccato dalla linea, la quale non poteva dilungarsi in lunghi rigiri a scapito della velocità commerciale dei convogli, ma appositi servizi di autobus a quasi tutti i treni, collegano con tariffe modestissime le principali fermate con i rispettivi paesi.

IL TRACCIATO DELLA FERROVIA AREZZO-SINALUNGA.

***

Lasciata Arezzo e le sue torri di recente restaurate (1) la nuova ferrovia passa dopo un paio di chilometri a fianco del Campo di Aviazione da poco costruito nel piano detto di Molin Bianco; attraversa, come si è detto, il canale della Chiana e, dopo un succedersi di collinette ondulate, ad est, animate da casolari sparsi vivacemente tra il più bel verde della campagna entra nella vera pianura della Chiana. Dalla stazione di Civitella - Badia al Pino si scorge a circa 4 km. sulla cresta di un alto poggio, il profilo rude del castello di Civitella, detta già un tempo Civitella d el Vescovo, perchè nel Medioevo proprietà dei Vescovi guerrieri di Arezzo.

Situata a circa 500 metri di altezza, in posizione invidiabile, con ottima strada d'accesso, la vecchia ed arcigna rocca episcopale dominata da un torrione massiccio, aspira già a a diventare meta di soggiorno estivo (non sono mancate famiglie, più desiderose di quiete e di aria balsamica che di eccessive comodità le quali hanno voluto provare l'ambiente e se ne sono trovate bene). Piantata lassù

(1) *N. d. R.* — Di esse la nostra Rivista pubblicherà quanto prima un articolo descrittivo, già pronto in Redazione.

(*fot. Bonechi*)

LA TORRE DEL TEGOLETO. (SEC. XII).

(*fot. U. Tavanti*)
MONTE S. SAVINO - L'ELEGANTISSIMA FACCIATA DELLA CHIESA DI SANTO AGOSTINO. (SECOLO XV).

tra cupe macchie di querci, nel suo isolamento quasi sdegnoso, chissà che anche a Civitella non arrida o prima o poi un avvenire climatico turistico.

Il castello domina un paesaggio ridentissimo e ricco di memorie; la Pieve al Toppo, che ci ricorda le giostre trecentesche in cui alle povere gambe di Lano toccò quella solenne squalifica che chiunque abbia un poco di dimestichezza col Divino Poema conosce a menadito. E più avanti la torre del Tegoleto; e non molto distante ancora altre memorie dantesche nel Castello di Gargonza, luogo di rifugio di parte Bianca.

Siamo in pieno paesaggio storico e a voler dare la stura ai ricordi non si finirebbe più.

***

E molta storia, specialmente artistica, ci è offerta anche dalla vista del Monte S. Savino, che poco dopo Civitella promette dall'alto col suo profilo prettamente toscano larga ricompensa a chi, valendosi del comodo autobus pubblico, salga il chilometro o poco più di strada che separa la stazione dal paese.

Nobile terra è il Monte S. Savino, che col solo suo nome rievoca fulgide glorie cinquecentesche: Giulio III del Monte, il Cardinale Antonio della stessa famiglia, Andrea Sansovino. Ricchi monumenti del più puro Rinascimento, scolpiti in quel macigno *sereno* che ricorda gli edifizi fiorentini, danno all'artistico paese un aspetto quasi di città. La facciata elegantissima della chiesa di S. Agostino (sec. XV), una grandiosa loggia del Mercato, un accigliato palazzo, opere costrutte dal vecchio Antonio da San Gallo, terrecotte robbiane sugli altari delle chiese, particolari architettonici ad ogni svoltar di strade fanno di questo paese una delle località più artistiche della terra aretina. Siamo sulla via di Siena, ma il rosso mattone che più avanti nella nostra corsa incontreremo in abbondanza qui non ha trovato impiego. Troppo bella è la pietra serena che esce con abbondanza dalle viscere di queste colline; e ben seppe sfruttarla il genio del San Gallo che di essa qui si valse con signorile larghezza per tutte le sue creazioni.

***

Ma avanti ancora, chè il vagone libellula corre rapido.

Siamo a Lucignano, che dall'alto di un colle isolato, sempre alla destra della linea, mostra le sue vecchie torri.

Abbiamo ormai quasi raggiunto il confine tra la provincia di Arezzo e quella di Siena e, per quanto Lucignano appartenga sempre alla regione Aretina, il mattone qui apparisce più di frequente e gli edifizi già cominciano a divenir roggi, sempre prevalendo ancora la grigia pietra delle fortificazioni di cui Cosimo I volle dotare nel 1558 queste contrade di confine del suo Granducato.

Mancano in Lucignano le grandiose opere

(fot. A. Pichi, Arezzo)
IL MONTE S. SAVINO DAL PROFILO PRETTAMENTE TOSCANO.

Sangallesche che possano rivaleggiare con quelle mirabili del Monte San Savino. Soltanto il grazioso tempietto della Madonna della Quercia, dovuto al Sangallo il giovane, apparisce quasi timidamente tra il verde della bella campagna a poca distanza dal gruppo simpatico del caseggiato lucignanese, stretto in doppio ordine di strade concentriche attorno al nucleo delle torri medioevali e della cupola della Collegiata settecentesca.

Qualche bella costruzione privata, dalle ogive assai pronunziate e col sottostante arco ribassato secondo il gusto senese, s'incontra sulla strada principale del paese, il cui dolce nome di *Via d' Amore* è ora sostituito da quello di uno dei sommi Fattori del nostro Risorgimento nazionale.

Quiete solenne nelle strade e nella scenografica piazzetta, dove le torri del Cassero fanno da contrapposto alla originalissima rampa della Collegiata, minuscolo richiamo del capolavoro romano della Trinità dei Monti. E quiete solenne anche nella soprastante solitaria spianata, detta del Tribunale, dove uno stemmato palazzetto pretorio sta da secoli a far pacifica compagnia alla bella facciata della chiesa di S. Francesco, rivestita di liste bianche e nere come il Duomo di Siena.

(fot. U. Tavanti)
CASTELLO DI GARGONZA, PRESSO MONTE SAN SAVINO, DI DANTESCA MEMORIA.

(*fot. Alinari*)

MONTE SAN SAVINO - IL PALAZZO COMUNALE. (SEC. XVI).

do ora nel bel mezzo della smantellata fortezza medicea — e che servirà da serbatoio al nuovo acquedotto consorziale delle sorgenti dell'Amiata — è novella conferma, se pur ve ne fosse bisogno, di tanta nuova vitalità.

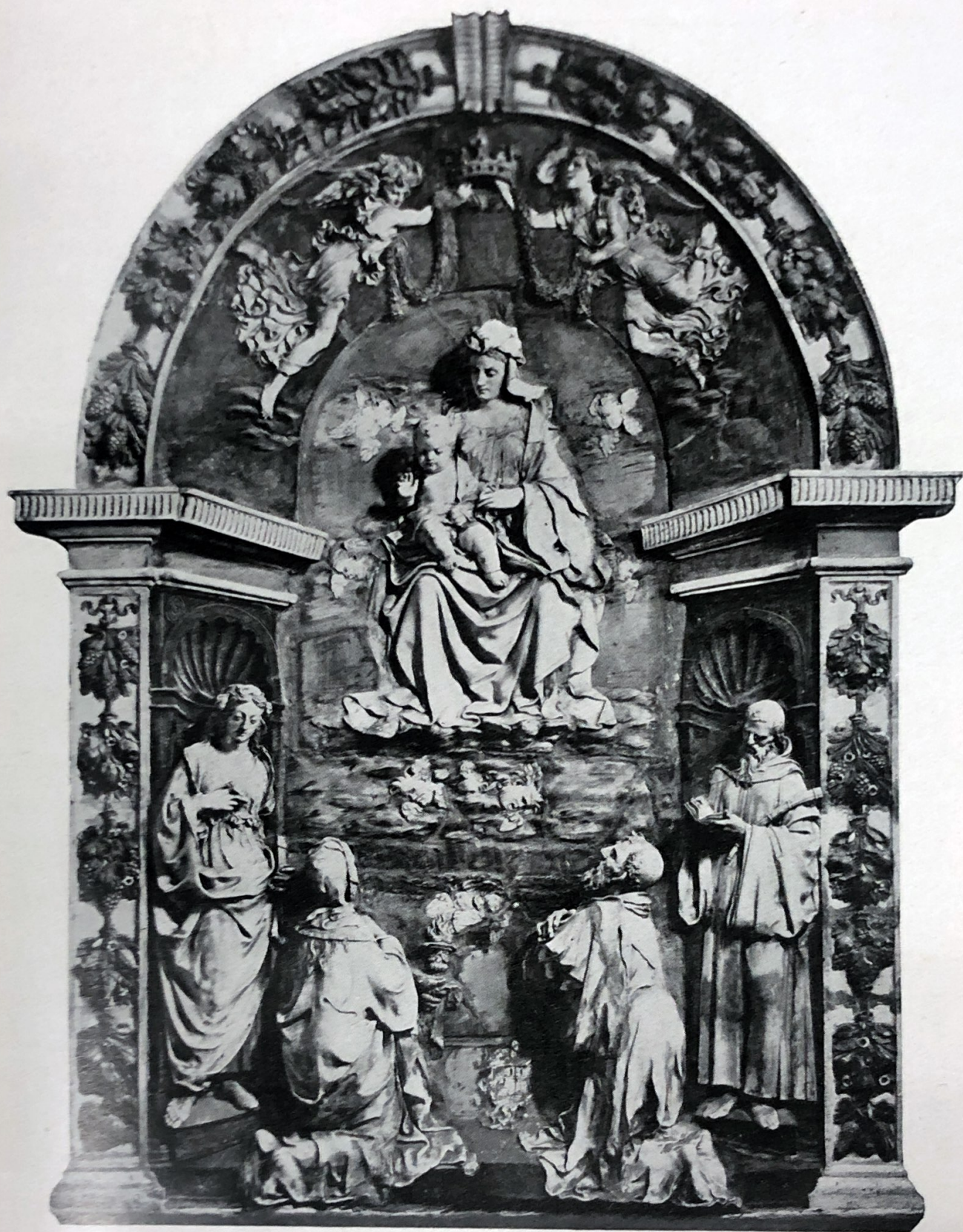
Questo acquedotto, inaugurato nell'ottobre del passato anno alimenta già 9 centri abitati da S. Quirico d'Orcia a Monte S. Savino. Opera grandiosa del Fascismo, che a lavoro finito supererà la spesa di 24 milioni di lire e alla quale ormai non mancano che pochi manufatti per essere compiuta, tra i quali il grande serbatoio di Lucignano che con la sua mole dalle linee corrette ed intonate all'ambiente si profila già a fianco delle altre torri innalzate nei secoli passati con ben altri scopi.

***

Non meno di Lucignano interessano anche i paesi allineati sulle prominenze collinose nel lato opposto, della nostra ferrovia, quali Marciano con la sua rocca rossastra, il Pozzo con la grande cupola votiva costruita su

Tanto silenzio e tanto oblìo fanno ripensare alle vicende turbinose che per secoli agitarono questo paese piantato nel controverso confine senese-aretino. Dormono ora e si sfaldano al sole ed all'intemperie le vechie torri dall'alto delle quali non più si domina una campagna mortifera, sibbene una delle più ricche distese di campagne che vanti la Toscana. E se la vita ora langue nelle strade del grazioso paese non importa; così doveva essere. Non più scopi di difesa per lotte fratricide in contestazione di confini; non più precauzioni contro le insidie della sottostante palude trattengono ora la popolazione, ch'è andata disseminandosi liberamente su tutta la campagna redenta. Un benessere nuovo, di più largo respiro, traspare dovunque. E anche l'imponente torrione che si sta costruen-

(*fot. Alinari*)

MONTE SAN SAVINO - LA LOGGIA DEL MERCATO, DI ANT. DA SANGALLO).

(*fot. Alinari*)

S. LORENZO SEBASTIANO - MONTE SAN SAVINO - TERRACOTTA ROBBIANA NELLA CHIESA DI S. CHIARA.

disegno dell'Ammannati a ricordo di quel macello che fu la battaglia di Scannagallo (1553), e Foiano, a cui ormai lo spazio contenuto entro la vecchia cinta di laterizi non basta più alle nuove fabbricazioni.

Ma per non ripetere quanto da altri fu esposto a illustrazione di questa zona foianese (1) passiamo oltre e tocchiamo senz'altro la méta avvicinandoci alle falde del poggio sinuoso sul quale si affaccia il caseggiato di Sinalunga, raccolto attorno alla svelta torre merlata del palazzo Pretorio, arieggiante in minime

(1) M. SALMI, *Foiano della Chiana e Marciano*, « Vie d'Italia », dicembre 1924.

(fot. U. Tavanti)

TORRI DEL CASTELLO DI LUCIGNANO.

quasi sproporzionata e che forse costituisce la caratteristica principale del paese, ha, diciamo così, una origine.... meneghina. Il suo perimetro corrisponde approssimativamente a quello di una antica Rocca costruita da Gian Galeazzo Visconti dopo che nel 1400 la Repubblica senese aveva ceduto a questo duca di Milano il territorio di Sinalunga. Due secoli più tardi il Granduca Ferdinando I, essendo la fortezza viscontea ridotta ad una mezza rovina, pensò bene di spazzarne via ogni resto trasformando tutta la zona in un pubblico piazzale, che fu detto appunto e tuttora serba il nome di *Cassero*.

Il lavoro di demolizione, di smantellamento e di spianamento compiuto da Ferdinando fece epoca nel Paese, e ne rimase per lunghi anni vivo il ricordo nella popolazione come di un cataclisma tellurico. Perfino un'Accademia che già esisteva in quel tempo cambiò sotto l'impressione di tutto quel rovinio il proprio nome e volle chiamarsi *Accademia degli Sman-*

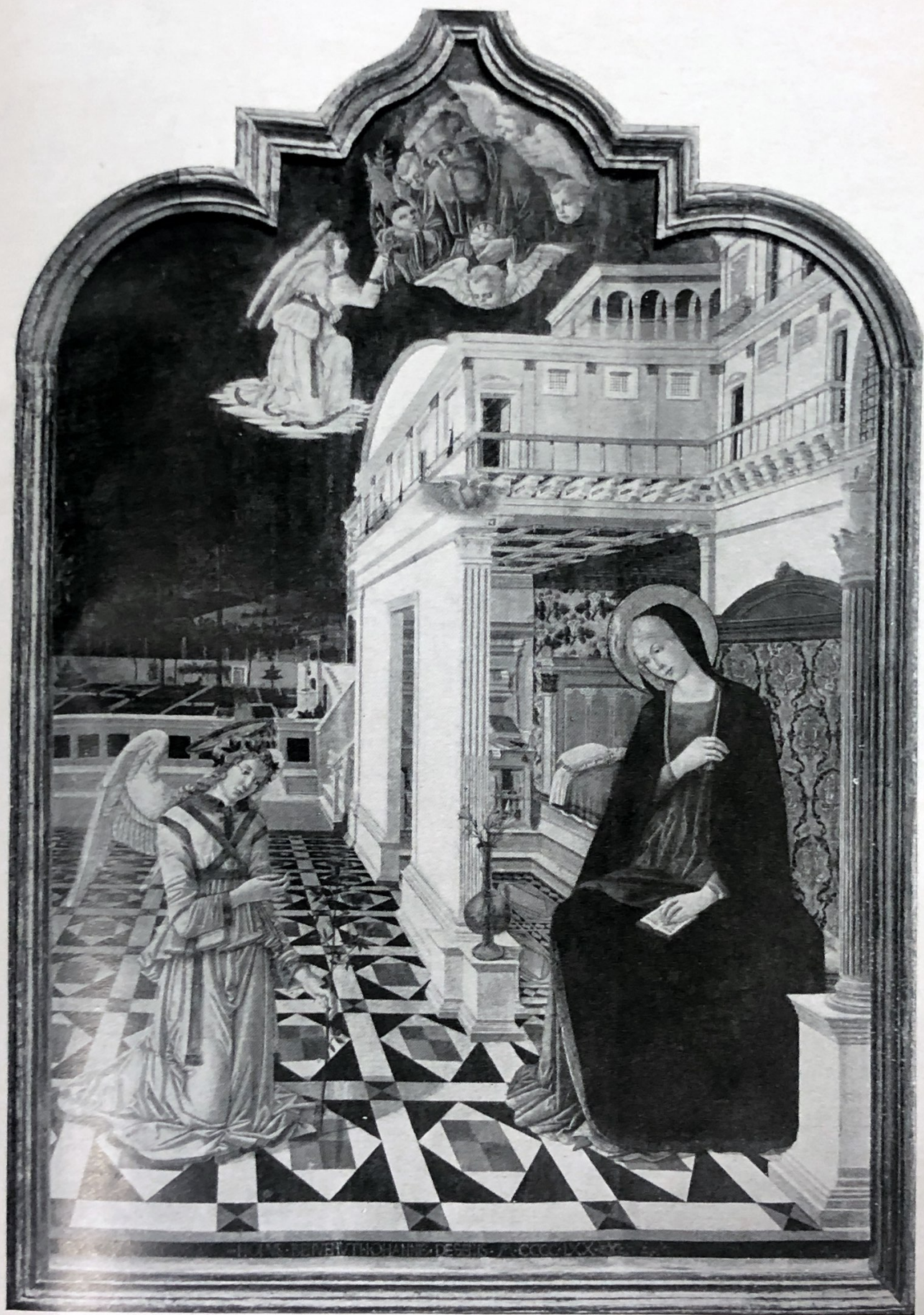
proporzioni il prototipo di tutte le torri pubbliche della regione senese: quella del Mangia.

Ed eccoci infatti arrivati proprio in terra senese. Il nome di Sinalunga non ci tragga però in inganno; perchè Sinalunga e Siena, malgrado i punti fonetici di contatto, sono due nomi ad etimologia distinta.

Sinalunga sembra con ogni probabilità prendere il nome dalla *sinuosità* della pendice sulla quale è piantata e che richiede un lungo e tortuoso giro per essere superata; donde l'originario nome di *Sinus-longus*, che frequentemente ricorre in documenti antichi.

Ma tutto questo ha poco interesse. Per noi la piccola Sinalunga è uno dei paesi più ridenti, più ariosi e più animati della Val di Chiana. Nella spianata detta del Cassero, una gran piazza solatia che compensa ad usura l'angustia delle viuzze oscure e pittoresche adiacenti al Pretorio, si svolgono certi mercati e certe fiere che hanno rinomanza in tutta la Toscana. Quella piazza

(fot. Bonechi)

UNA DELLE TORRI MEDIEVALI DI LUCIGNANO.

(fot. R. Soprintend., Firenze)

SINALUNGA - UNA SOAVISSIMA « ANNUNCIAZIONE » DI BENVENUTO DI GIOVANNI.

tellati. Il nome portò fortuna; tanto è vero che con questo trisecolare appellativo rimasto inalterato l'Accademia degli Smantellati esiste tuttora, ed è fiorentissima. Possiede un bel

« INCORONAZIONE DELLA VERGINE », DI GUIDUCCIO COZZARELLI - UNA DELLE NUMEROSE E PREGEVOLI TAVOLE DI SCUOLA SENESE DI CUI SI ORNANO LE CHIESE DI SINALUNGA.

teatro proprio, il teatro Ciro Pinsuti, e conta fra i soci le principali notabilità del paese.

Dalle rovine dell'antico Cassero venne fuori anche tutto il materiale che servì per la costruzione della bella chiesa della Collegiata, intonata perfettamente alla larga piazza con la sua fronte spaziosa e corretta mentre più addietro, come in sott'ordine, si affaccia timidamente l'altra chiesetta della Madonna delle Nevi con il suo prospetto tutto di laterizi fiammanti.

Ambedue queste chiese, come anche quella del Convento di S. Bernardino sulla vicina collina detta delle Carceri, sono arricchite da numerose e pregevoli tavole di scuola senese, ricordo delle vicende fortunate attraversate dal paese sotto il dominio di Siena e sotto quello successivo dei Visconti.

Ammirevole soprattutto una soavissima *Annunciazione* di Benvenuto di Giovanni nella chiesa di S. Bernardino, con uno sfondo paesistico condotto con rara maestria.

* * *

Ma prima di lasciare Sinalunga e le belle pitture delle sue Chiese — non dimenticare di visitare anche l'antichissima Pieve di S. Piero a Mensole, la decana di tutte! — sia concesso di derogare una volta tanto dal proposito di risparmiare al lettore soverchi richiami storici. Si tratta di un avvenimento relativamente recente, che qui cade in acconcio ricordare proprio in questo anno di rievocazioni garibaldine. E l'eccezione è giustificata.

Era l'autunno del 1867, e Garibaldi trovandosi nella vicina Rapolano dove aveva passato la cura di quelle acque giudicate salutifere all'artrite che lo tormentava, fece in quei giorni una visita anche ai sinalunghesi.

Nelle ore pomeridiane del 23 settembre, dopo esser passato il giorno avanti anche da Arezzo, Garibaldi giungeva a Sinalunga e dal balcone della casa Agnolucci, prospiciente sulla capace piazza del Cassero, parlava ad un pubblico delirante di entusiasmo.

La sera ebbe luogo anche un banchetto al quale il Generale, non derogando dalla sua consueta parsimonia quasi cenobitica, fece soltanto atto fugace di presenza, ritirandosi subito dopo la prima pietanza nella camera a lui destinata in casa Agnolucci.

La sala dove avvenne quella cena fu la stessa dove oggi si aprono gli sportelli di un benemerito Istituto senese e che conserva tuttora scritti nelle pareti i nomi di *Milazzo, Marsala, Varese, Volturno, Roma,* dipinti in fretta, per la circostanza, da un improvvisato decoratore.

Durante la notte un insolito aggirarsi di guardie e di soldati, inviati a Sinalunga dal governo allora presieduto dal Rattazzi con l'apparente incarico di mantenere l'ordine pubblico, ma in realtà con ben altra mira, facevano comprendere che qualche cosa di grosso stava per accadere. E il Generale stava all'erta.

Ma la notte passò tranquilla, e l'Eroe fu lasciato riposare. Ma appena cominciò ad al-

PANORAMA DI SINALUNGA, RIDENTE, ARIOSO E ANIMATO PAESE DI V. DI CHIANA. (*fot. Manneschi*)

beggiare spuntarono d'ogni parte soldati del 37° Reggimento Fanteria, venuti da Orvieto. Furono messe sentinelle a tutte le porte delle case e a tutti gli sbocchi delle strade e cominciarono gli arresti.

Un ufficiale, salita la scala e messosi in rigida posizione di attenti, annunzia al Generale l'ordine di arresto. Alle rimostranze dei padroni di casa disperati per tanta dolorosa sorpresa egli dice per tranquillizzarli: « *Non vi dolete, era cosa che qui o in altro luogo doveva accadere. Io lo sapevo bene* ».

E su un piccolo legno, tra due carabinieri reali e l'Ufficiale a cassetta, Garibaldi viene condotto fino alla stazione di Sinalunga passando tra una folla rumoreggiante e minacciosa, a stento trattenuta da cordoni di truppa e dai gesti ininterrotti del Generale scongiuranti calma.

Una scintilla sarebbe bastata per fare scoppiare l'incendio. Ma per la serenità olimpica dimostrata dall'Eroe le cose non volsero al peggio e il legno si allontanò veloce giù per la scesa che conduce alla ferrovia. Ivi era pronto il treno che doveva condurre il *Detenuto* a Firenze e subito dopo ad Alessandria.

Questo avveniva alle ore 6 del 24 settembre 1866. Tre giorni dopo Garibaldi veniva imbarcato a Genova per Caprera da dove, come è noto, riusciva ad evadere subito il giorno appresso.

Quaranta giorni dopo, il 3 novembre 1867, era a Mentana.

UMBERTO TAVANTI.

CONCORSO FOLCLORISTICO

(*fot. ing. A. Fonte-Basso, Verona*)

LA RACCOLTA DEL GHIACCIO NATURALE SUI LESSINI

Sui Lessini, come anche in alcuni settori degli altipiani dei Sette Comuni e di Asiago, dove durante la stagione estiva non sia troppo facile far pervenire il ghiaccio artificiale per la conservazione di prodotti che si alterano col calore, si usa tuttora raccogliere il ghiaccio naturale formantesi d'inverno in alcune «pozze» (o bacini di raccolta d'acqua piovana). Quando il ghiaccio ha raggiunto un notevole spessore, lo strato viene ritagliato in tanti prismi regolari mediante una scure, ed è poi passato in apposite larghe buche cilindriche, specie di larghi pozzi circolari interrati, sormontati da aguzzi tetti conici di paglia (come si vede nella fotografia), dove rimane protetto dall'azione dell'aria esterna. Se l'inverno si prolunga, la scorta di ghiaccio, con le ripetute operazioni di escavo, diventa sempre più vistosa.... e redditizia.

UN GRUPPO DI CONGRESSISTI IN VISITA ALL'ISTITUTO DI CHIMICA INDUSTRIALE ED ALLA SEZIONE COMBUSTIBILI DEL R. POLITECNICO DI MILANO.

IL BILANCIO MORALE DI UN CONGRESSO

Il nostro Sodalizio può compiacersi di essersi assunto il compito di organizzare, sotto gli auspici del Consiglio Nazionale delle Ricerche, il *II Congresso Internazionale del Carbonio Carburante.*

Dei risultati tecnici di questa riuscitissima manifestazione, che ha raccolto l'adesione di ben 26 Nazioni, ed alla quale hanno partecipato i più eminenti specialisti del mondo intero, diremo fra poco. Ma vogliamo rilevare che anch'essa ha costituito, come altri convegni internazionali tenuti in Italia, una simpatica affermazione di italianità, facendo conoscere ed apprezzare dai Congressisti esteri, non soltanto le bellezze naturali ed artistiche del nostro Paese, ma anche la sua attività scientifica ed industriale, l'ordine e la tranquillità che ovunque regnano, il volto, insomma, dell'Italia Nuova. Se non dovessimo fare i conti con lo spazio, vorremmo qui riprodurre le più significative fra le molte lettere pervenute da parte dei partecipanti stranieri e nelle quali essi esprimevano al Comitato Ordinatore del Congresso la loro vibrante ammirazione per quanto avevano potuto constatare sul nostro bel suolo e che costituiva, per la massima parte di essi, una vera rivelazione.

Come giustamente ebbe ad osservare il Presidente del Comitato Internazionale Permanente del Carbonio Carburante, Conte Felix Goblet d'Alviella, il I Congresso, tenutosi a Bruxelles nel 1930, aveva posto i fondamenti e gettate le basi per un più ampio sviluppo dello studio dei carburanti sussidiari e dei mezzi per la loro produzione ed utilizzazione.

Quello di Milano ha raccolta la fiaccola dei pionieri e l'ha agitata, sempre più in alto e sempre più luminosa. Sintomatica è stata la presenza, a quest'ultimo, anche dei Delegati germanici: il che prova come il carbonio carburante susciti un vivo interesse pure in quella grande Nazione, nella quale sono peraltro molto sviluppati gli studi e le realizzazioni industriali per la produzione di benzina artificiale.

Importantissimo è stato il contributo che alla manifestazione di Milano hanno dato i tecnici italiani e che si compendia in ben 18 rapporti, sui 47 presentati in totale, nelle quattro Sezioni in cui erano divisi i lavori. Il Prof. Mario Giacomo Levi, nel discorso inaugurale del Congresso, ha esaurientemente illustrata l'intensa attività italiana dell'ultimo decennio nell'intero campo dei combustibili, ed in particolare, quella dell'Istituto da lui diretto, mettendo in evidenza le provvide iniziative e le benemerenze del Regime anche in questo ramo della Scienza applicata. Va ricordata, fra queste ultime, la creazione, presso il Consiglio Nazionale delle Ricerche, della « Commissione per i Combustibili », presieduta da S. E. il Prof. Nicola Parravano, e la cui opera si è concretata, dal lato scientifico, in ricerche ed indagini che vengono raccolte in apposite relazioni, e, da quello applicativo, in una serie di disposizioni intese a proporre o ad incoraggiare l'adozione di quelle soluzioni che si rilevano, a mano a mano, come le più adatte, nei vari settori finora esplorati. Di particolare interesse è il rammentare qui la costituzione, in seno alla precedente, di una speciale Commissione avente per scopo lo studio dei mezzi di produzione e di utilizzazione del carbonio carburante, l'attività della quale è ampiamente documentata nella relazione che il suo Presidente, Prof. Giuseppe Tommasi, ha presentata al Congresso.

Di grande importanza e di non minore interesse fu la relazione del Ten. Gen. Angelo Pugnani, Ispettore del Materiale Automobilistico dell'Esercito: essa ha infatti costituito una esauriente dimostrazione delle notevoli possibilità di impiego militare degli automezzi a gassogeno, in Italia e sue Colonie.

Riconoscimento autorevolissimo che, unito alle facilitazioni fiscali proposte dal Ministero della Guerra, per iniziativa dell'Ispettorato suddetto, a favore degli utenti di autoveicoli utilizzanti i carburanti sussidiari solidi, potrà costituire un efficace incoraggiamento, presso i privati, per estenderne l'impiego.

Ma noi non vogliamo né possiamo far qui un arido elenco dei lavori letti al Congresso. Osserveremo invece che il Regolamento della manifestazione, opportunamente allargato in modo da comprendervi anche le più recenti e promettenti realizzazioni tecniche, ha permesso che il poliedrico e complesso problema dei carburanti sussidiari venisse considerato sotto tutti i suoi aspetti.

Le molte ed interessanti soluzioni proposte e discusse si possono raggruppare in tre grandi categorie: I° - *carburanti solidi* (impiegati sia direttamente, allo stato polverulento, entro motori Diesel di tipo speciale, sia previa gassificazione entro speciali apparecchi — gassogeni — applicati all'autoveicolo od all'impianto motore in genere); II° - *Carburanti liquidi* (atti ad alimentare i motori a scoppio o quelli a combustione interna, senza bisogno di apportarvi modificazioni sostanziali); III° - *carburanti gassosi* (riservati ai motori a scoppio degli autoveicoli ed utilizzati da questi senza bisogno di alcuna modificazione).

Incominciando ad occuparci dei carburanti solidi osserveremo anzitutto che i rapporti di molti tecnici delle varie Nazioni hanno documentata ad esuberanza la sufficienza delle materie prime nazionali per il fabbisogno di carburante solido dei vari Stati partecipanti: ad es. l'Ing. de Capitani, il Prof. Merendi ed il Prof. Palazzo per l'Italia; l'Ispettore forestale Frank Aubert per la Svizzera; l'Ing N. Nedelcovici per la Romania; l'Ing. A. Bernad per la Spagna; l'Ing. Tchen-Ni-Kia per la Cina. L'essere così riuscito a sfatare definitivamente una errata opinione che formava uno degli argomenti più forti accampati contro l'impiego del carburante solido, basterebbe da solo a documentare l'utilità e l'opportunità del Congresso.

La relazione dell'Ing. A. Charles Roux di Parigi, Presidente del « Centre du Carbone », dimostrò che le piante oleaginose coloniali offrono ottime prospettive di produzione di carburanti sussidiari solidi (carbone) e liquidi (olii pesanti, medi e leggieri, per motori Diesel o per motori a scoppio), mentre quelle di utilizzazione delle specie legnose esistenti nelle Colonie italiane, in quelle francesi ed in quelle portoghesi furono messe in evidenza rispettivamente dal Cav. G. Ceccon di Milano,

dal Sig. M. Martelli di Parigi e dall'Ing. H. Peyssonneau di Lisbona. Quest'ultimo illustrò anche le notevoli possibilità di applicazione del gassogeno alle automotrici per strade ferrate di piccola e di media importanza. L'Ing. R. Pawlikowski di Goerlitz (Germania) mise invece in evidenza le prospettive future dei suoi motori « Diesel-Rupa » a carbone polverizzato, anche nei riguardi della autotrazione, e lo scrivente fece rilevare lo sviluppo notevole che i gassogeni per autoveicoli hanno assunto in tale Nazione in questi ultimi anni e la comparsa di tipi originali tedeschi (Deutz, ecc.). Sempre in argomento, il prof. Nelson C. Brown dell'Università di Syracuse (New York) illustrò i metodi di carbonizzazione della legna in uso negli Stati Uniti, mentre il Delegato cinese Ingegner Tchen-Ni-Kia, riferendo sullo sviluppo dei carburanti solidi nel suo Paese, informò che sono ivi già in funzione dei gassogeni di concezione e costruzione prettamente cinesi: circostanza, questa degna di esser messa in speciale rilievo.

Un nuovo metodo di gassificazione del carbone, particolarmente indicato per motori a gas di tipo leggero e veloce, fu proposto ed illustrato dal Prof. G. Lauro del nostro Politecnico, mentre il Prof. Paul Schläpfer del Politecnico di Zurigo riferì sopra interessanti esperienze da lui eseguite, per iniziativa della Società Svizzera per lo Studio dei Carburanti, sopra motori a scoppio alimentati da gas di gassogeno. Vanno ricordati, in argomento, i precedenti lavori di un eminente studioso finlandese, il prof. Harald Kyrklund dell'Università di Helsingfors, il quale pure partecipava ai lavori del Congresso. L'Ing. Fernand le Monnier di Parigi rilevò la importanza dei carburanti sussidiari solidi nei riguardi della indipendenza economica di una Nazione. Non mancò infine al Congresso il contributo della preziosa, pluriennale esperienza di costruttori, italiani ed esteri, di gassogeni, contributo che si è concretato in interessanti relazioni: ad es. quella dell'ing. E. De Andreis, del francese ing. Jean Gohin e dei belgi ingg. Max Delvaux e J. Van Hemelryck.

Nella categoria dei carburanti liquidi è da rilevarsi anzitutto la importantissima comunicazione fatta dall'Ing. Prof. Paul Dumanois di Parigi, Direttore Tecnico dell'« Office National des Combustibles Liquides » ed Ispettore Generale dell'Aeronautica francese, sulla produzione dell'alcool metilico per via sintetica e sugli interessanti risultati ottenuti negli impianti finora in funzione nel suo Paese. Notevole importanza, anche dal punto di vista economico, presentò la comunicazione dell'Ing. Karl Scholler di Hannover, sopra un nuovo metodo di produzione dell'alcool etilico a partire dal legno. Il Sig. Léo Larguier di Parigi, Segretario Permanente del C. I. P. C. C., riferì ampiamente sopra due carburanti liquidi derivati dal carbonio: l'alcool ed il benzolo, mettendone in evidenza le ottime caratteristiche tecniche. Il Dott. D. Ferrari di Milano illustrò quelle di un nuovo carburante nazionale a base di olii asfaltici e di alcool etilico o metilico.

Sull'impiego di gas compressi (metano, gas illuminante, ecc.) quali carburanti per i motori a scoppio hanno riferito parecchi relatori. Di questi, il Prof. C. Padovani del nostro Politecnico trattò il problema prevalentemente dal punto di vista scientifico, mentre il Dott. A. Pignot dell'Ufficio Ricerche della Società del Gas di Parigi riferì sugli studii compiuti e sulle realizzazioni pratiche ottenute in argomento dalla Società suddetta, ed il Prof. L. Sanguino di Madrid prospettò le eventuali possibilità di impiego del gas di legna, compresso, quale carburante sussidiario. Il Maggiore Ing. V. Tellier del Ministero belga della Difesa Nazionale, dopo aver osservato che uno dei maggiori coefficienti del successo ottenuto dalla benzina come carburante è dato, indubbiamente, dalla perfetta e minuziosa organizzazione dei servizi di rifornimento per il consumatore, tracciò le grandi linee per una analoga organizzazione di distribuzione dei carburanti sussidiari, ed in particolare di quelli gassosi.

Una importanza speciale ebbe, dal punto di vista applicativo, la relazione nella quale il Colonnello Lucas Girardville, l'organizzatore di tutti i » Rallyes » dei carburanti nazionali indetti dall'Automobile Club Francese, espose i risultati pratici delle manifestazioni suddette e le conclusioni alle quali egli è arrivato dopo una esperienza di otto anni nell'impiego di tutti i tipi più svariati di carburanti sussidiari e di automezzi alimentati da essi.

Non mancarono infine, al Congresso, lavori di carattere ed interesse prevalentemente scientifici. L'Ing. Wa. Ostwald di Heppenheim (Germania) illustrò un suo nuovo ed in-

teressante metodo di controllo grafico del funzionamento dei gassogeni ad aspirazione, ed il Prof. Lauro, già citato, espose le caratteristiche di un ciclo termico da lui studiato per ottenere una migliore utilizzazione dell'alcool a basso titolo nella produzione di forza motrice. Il Dott. R. Delkeskamp descrisse gli impianti e mise in evidenza le finalità ed i risultati conseguiti dall'Istituto di Studi ed Esperienze da lui fondato a Bossi presso Siena. La « carbonificazione » artificiale delle ligniti giovani fu l'oggetto di una comunicazione del Dott. I. Ubaldini, mentre della reattività dei carboni trattarono gli Ingg. C. Collina ed I. Giordano e della determinazione del potere assorbente dei carboni attivi si occupò l'Ing. G. Monti. I quattro ultimi Relatori appartengono al R. Politecnico di Milano (Istituto di Chimica Industriale).

Parallelamente ai lavori del Congresso si tenne la II Riunione annuale del Comitato Internazionale Permanente del Carbonio Carburante, durante la quale venne deciso di pubblicare un Annuario, nel quale verranno raccolte le Relazioni presentate dalle Delegazioni dei vari Stati aderenti, in merito alla situazione del problema del carbonio carburante nei rispettivi Paesi, nonchè una completa bibliografia delle pubblicazioni aventi per oggetto il problema stesso. Fu inoltre accolta la domanda di adesione al Comitato inoltrata da due altre Nazioni: l'Austria e la Germania. Tale domanda documenta in modo evidente l'interesse sempre crescente destato del carbonio carburante, ed il prestigio e l'importanza sempre maggiori che va assumendo il supremo Ente che ne propugna e dirige lo studio, nel campo internazionale. Fu infine stabilito che la prossima Riunione debba tenersi in Isvizzera nel 1933 e che il III Congresso Internazionale del Carbonio Carburante si terrà a Bruxelles nel 1935, in occasione della Esposizione Universale che avrà luogo in tale epoca nella capitale belga.

***

Concludendo, il Congresso di Milano ha studiato il problema sotto tutti i suoi punti di vista, mettendone in evidenza i riflessi economici ed anche politici, e le inevitabili, parziali interferenze con molteplici e fortissimi interessi precostituiti, statali e privati. Ha mostrato quanto grande sia il cammino percorso negli ultimi anni, e quanto sia maggiore quello che ancora resta da compiere, in alcuni rami almeno. Ha sgombrato d'altra parte il terreno da alcune illusioni pericolose, ma anche, nel contempo, da molti e radicati pregiudizi in merito alle possibilità di impiego dei carburanti sussidiari. Ha messo in rilievo l'interesse sempre vigile, in materia, delle Autorità Militari delle varie Nazioni. Ha inoltre confermata la vitale importanza dell'argomento e la attenzione ognora crescente con la quale esso viene seguito e studiato da un numero di Stati sempre maggiore. Ha permesso di constatare notevoli progressi tecnici nei mezzi di produzione e di impiego di alcune categorie di carburanti, dimostrando peraltro come non esistano soluzioni preferibili in senso assoluto, ma come invece siano le circostanze locali quelle che consigliano l'adozione di una piuttosto che di un'altra soluzione, nelle varie Nazioni e nelle loro singole regioni.

Se una indicazione tecnica di carattere generale si potesse ricavare dall'insieme dei lavori della manifestazione milanese, essa dovrebbe essere la seguente: un orientamento spiccato verso un più largo impiego dei gas compressi là dove la loro abbondanza lo consente, vale a dire nei grandi e medi centri abitati (in quelli cioè dotati di industrie gasistiche), oppure dove esistono emanazioni naturali di metano e di altri gas utilizzabili come carburanti. La cosa assume quindi una vera importanza soltanto per le Nazioni dotate di una fitta rete di officine da gas (ad es. la Francia, dove ve ne sono circa 700) e per quelle (come ad es. la Romania e gli Stati Uniti) in cui le emanazioni gassose naturali sono numerose e di tale entità da giustificarne uno sfruttamento industriale.

La tendenza suaccennata non urta contro difficoltà tecniche (ormai quasi del tutto superate), ma è seriamente ostacolata da quelle economiche, dovute al forte costo degli impianti di distribuzione e di compressione del gas, specie quando non si tratti del solito gas illuminante, che trova ovunque altri proficui impieghi. Soltanto una forte richiesta di carburanti gassosi per gli usi dell'autotrazione civile, o ragioni di carattere militare potrebbero portare, allo stato odierno delle cose, a realizzazioni di questo genere.

S. de CAPITANI di VIMERCATE.

LA COSIDDETTA « GROTTA DI PITAGORA », ANTICA TOMBA ETRUSCA, TOTALMENTE LIBERATA DALL'ALTO STRATO DI TERRA CHE LA RICOPRIVA.

CORTONA

« O *Dardànidi invitti, la terra che fu già dei vostri progenitori, benevola vi accoglierà ritornanti, nel seno fecondo. Cercate l'antica madre. Di là dominerà il mondo la casa di Enea, e i figli dei figli, e i discendenti di quelli* ». Così l'oracolo di Apollo in Delo al duce troiano superstite; e il vecchio padre Anchise interpreta che la terra indicata sia Creta e il suo monte Ida, eponimo dell'Ida di Troia. Ma una fiera pestilenza scaccerà i profughi dalla nuova città, e al duce dormiente sorgeranno in sogno i Penati della patria ad ammonirlo che la meta destinata è una terra più lontana, possente d'armi e di glebe feraci, e donde un tempo pervenne in Asia Dàrdano, iniziatore della civiltà troiana: « *Sono quelle le sedi che ci attendono... Còrito e le terre d'Ausonia* ».

E Còrito, l'aprica e scoscesa Cortona, ritorna più volte, nei versi di Virgilio, cinta da questa mitica aureola di progenitrice di Troia, che le procurò poi l'epiteto popolare di *nonna di Roma*. Ma come mai sarà nato quell'antichissimo e favoloso racconto? Lo ignoriamo; certo per nessun'altra città la leggenda si fonde con la storia in modo più indissolubile. Poichè in Cortona — che intreccia le sue tradizioni remote con quelle della città più famosa degli antichi tempi — anche il mistero etrusco sembra attingere il suo vertice. Erodoto infatti la isola dal resto dell'Etruria, dicendola dei Pelasgi (questo popolo-chimera dell'antico Mediterraneo); e così avvenne che la rupestre città fosse collegata perfino al più grande fra gli eroi del mare, a Ulisse.

Comunque, essa raggiunse in età etrusca il suo più alto splendore. Era certamente fra le dodici maggiori della Confederazione, insie-

CHIESA DI S. DOMENICO IN CORTONA: SASSETTA - LA MADONNA COL FIGLIO E SANTI.

(*fot. Alinari*)

(*fot. Alinari*)
CORTONA - CHIESA DI S. MARGHERITA. SARCOFAGO CHE RACCHIUDEVA IL CORPO DI S. MARGHERITA (GIOVANNI PISANO).

me, pare, con Tarquini, Cere, Perugia, Volsini, Veio, Chiusi, Arezzo, Volterra, Roselle, Vetulonia e Populonia: e ne serba tuttora chiare vestigia. Prima che c'inerpichiamo a lei, ci vengono incontro, nel loro aspetto di montagnole verdi a forma di cono abbassato, le caratteristiche tombe etrusche dette localmente *meloni*. Si tratta, in generale, di costruzioni in grossi blocchi squadrati di arenaria o di pietra serena, cui solo impropriamente si dà il nome di ipogei, chè in realtà si trovano a livello del terreno o poco al di sotto; e sono costituite da una o più celle insieme collegate, nelle quali, sul pavimento o in appositi loculi ricavati nel vivo delle pareti, venivano poste le urne, esse pure generalmente di pietra scolpita. Al di sopra, un alto strato di terra le ricopre o le ricopriva interamente. La maggiore di tali costruzioni è il *melone* di Camucia, la cui circonferenza di base supera i 200 metri e l'altezza del tumulo, coltivato a viti, i 14: e le molte sue camere, non ancora del tutto esplorate, hanno fornito una ricca suppellettile tombale. Un po' più piccola (185 metri di perimetro e 10 di altezza), benchè più grandiosa e perfetta nella costruzione, la tomba del Sodo, la cui vetta è segnata

da un gran pino ad ombrella. Ma la più famosa è la piccola *Grotta di Pitagora* (23 m. di circonferenza), — recentemente risistemata dopo le manomissioni subite, e del tutto scoperta di terra — immersa nel cupo verde d'una corona di cipressi, che le formano intorno una specie di bosco sacro, e difesa da una ampia cinta di rete metallica con relativo cancello.

***

Dall'alto della sua collina in fiore la murata città c'invita, sul ritmo del vento primaverile, con l'eco dolce di musiche e di canti. È la prima domenica di giugno, e la solennità dello Statuto concorre, con le bandiere e i rossi, vistosi pennacchi dei carabinieri, alla festa annuale della Santa da Cortona, cui traggono i devoti in folla da terre vicine e lontane. Ci si vorrebbe indugiare e volgerci indietro, lungo il festone bianco della strada che ad ogni gomito rivela all'occhio attonito sempre più libero paese; e ci si rammarica di non essere portati su con più dolce ritmo, in sella a un solo cavallo annitrente, invece che da questi quindici o venti incatenati e rombanti. Ma non bisogna farsi attendere troppo da tanta bellezza. Eccoci ormai alle soglie della città. A destra un elegante giardino pubblico adorno del monumento ai Caduti, risorgenti tutti insieme nell'eroe che li simboleggia, accolto dall' angelo della Vittoria: opera sobria e di corretta linea classica, fra le migliori che siano sorte dopo la guerra, sulle piazze d'Italia. A sinistra l'ampio e alberato piazzale Garibaldi, maravigliosa ringhiera sopra un panorama incantevole e aperto, che ritroveremo sempre vario dagli innumerevoli altri belvederi naturali, spesso protesi in avanti come ponti di comando, fino a quello che tutti insieme li abbraccia, da S. Margherita, lassù, sul vertice fisico e spirituale di Cortona fiera e devota.

Sostiamo un poco in S. Domenico,

(*fot. L. Morpurgo, Roma*)

CORTONA - OSPEDALE DI SAN FRANCESCO.

(*fot. Alinari*)

CORTONA - CHIESA DI S. MARGHERITA.

(*fot. L. Morpurgo, Roma*)
CORTONA - PALAZZO CASALI PRETORIO.

piana, quasi diritta e... quasi larga. I vicoli angusti ed oscuri — con aggetti in legno e con archi, che s'aprono a sinistra a valle e lasciano intravedere, fra muri secolari e ciuffi di verde, in basso come fosse mare, un lembo di cielo — mi ricordano la via di Portovenere e i suoi voltoni cupi, illuminati in fondo, dall'onda azzurra e bianca: e quelli di destra a monte — *Vicolo dell'aurora, Vicolo della notte, Vicolo della scala, Vicolo del precipizio* — tenebrosi, ma lindi e animati da un'architettura piena d'amore, che ha saputo dare fisonomia singola a ogni particolare, sembrano vere scale fornite all'anelante penitenza di chi voglia attingere il Paradiso. E così è: dopo un'erta quasi sotterranea fra case altissime e scure, che si congiungono qua e là con un arco e si confondono nei tetti sovrapposti, si sfocia di nuovo nel mare della luce.... Eccoci a S. Francesco, che aderge l'altissimo e nudo fianco, parallelo all'elegante portico quattrocentesco dell' Ospedale della Misericordia: e non è, per molti metri, che un muro di sostegno, chè il piano della chiesa è più alto. Ancora un po' di salita, e poi una gradinata, e poi l'acclivio del solitario sagrato: e siamo di fronte alla facciata

ancora fuori le mura, ed attualmente chiusa al culto per restauri al tetto. Una signora custodisce gelosamente la bella chiesa basilicale, dal tetto a capriate visibili, e la mostra con graziosa compiacenza come fosse un tesoro di famiglia. E un tesoro valgono invero gli aurei polittici che illuminano le tre absidi rettangolari. Al centro non meno di cinquanta figure — se contiamo anche quelle dei pilastrini laterali, dei pennacchi, della predella — fanno ala all'*Incoronazione della Vergine*, maravigliosa ancona attribuita a Lorenzo di Nicolò, e donata da Cosimo de' Medici nel 1438. A sinistra, un trittico di scuola senese, forse del Sassetta, ricorda la trasognata dolcezza delle creature di Simone Martini. A destra, un altro trittico, che riproduce la forma del primo, è dovuto al soave pennello del Beato Angelico, che nell'attiguo convento fece lunga dimora insieme con Antonino, poi arcivescovo di Firenze e santo.

Lasciati gli ori di S. Domenico, e, sul piazzale Garibaldi, l'obelisco di Ettore Ferrari, la città ci si offre con la via Nazionale, quasi

(*fot. L. Morpurgo, Roma*)
CORTONA - VIA BERRETTINI.

francescanamente nuda, a capanna, con un semplice meraviglioso portale ad arco tondo-acuto, cinto da un giro di pietra serena che sembra plasmata a mano come molle creta. Fu eretta, dicono, da frate Elia Coppi, cortonese, il famoso Elia dei *Fioretti*, più antagonista che seguace di S. Francesco; e nell' interno si venera ancora un prezioso avorio bizantino, donato al Frate dall' Imperatore d' Oriente, che serba incastrati alcuni frammenti della Croce di Cristo.

(*fot. Alinari*)

CORTONA - MUSEO: LAMPADARIO ETRUSCO CON FIGURE DELLA GORGONA, DI ANIMALI, DI SATIRI E SIRENE.

Ma riprendiamo la salita per la via dedicata a Pietro Berrettini, detto appunto il *Cortona*, pittore e architetto fortunatissimo, che empì l'Europa secentesca della sua fama e delle grandi sue tavole ed affreschi — notevoli pel franco disegno, il vivace colorito e l'inventiva inesauribile — finchè le esagerazioni dei *cortoneschi* suoi discepoli travolsero lui pure in un eccessivo dispregio. Lasciate le case, la strada, che si fa viottolo, sale ancora serpeggiando fra le balze incolte, dove sorge un « Parco della rimembranza », fino ad attingere il piazzale ampio di S. Margherita, oggi formicolante di devoti pur nell'ora più calda del giorno. Siamo a oltre 600 m. sul mare, e 150 più in alto del piazzale Garibaldi. Di quassù il panorama, quasi compiuto all' ingiro, è davvero superbo, anche se la brumosa calura sfuma nell' infinito il vastissimo orizzonte. Ai nostri piedi è la città, dai tetti ferrigni eppure non gravi, aggrappata al suo sprone montano (l'*Alta di S. Egidio*), cinta dalle sue mura che da un lato s' inerpicano con fortissima pendenza ancora un poco, sino al forte di *Girifalco* (metri 650), e dall'altra precipitano a raccogliere la parte più bassa; subito sotto di essa, laggiù, la vasta pianura della Chiana, tagliata da nastri bianchi di strade e da fulgide lame di corsi d'acqua; e, ancora al di là, i dorsi dei monti dalle cime turrite che s'inseguono a perdita d'occhio. All'estrema sinistra, la metà occidentale del Trasimeno ci mostra un poco appannato il suo specchio argenteo ed azzurro, e la penisola di Castiglione, e Panicale nel fondo: mentre i monti Cortonesi ci nascondono la sua riva settentrionale e l'interposta breve piana di Tuoro, dove il console Flaminio nel 217 a. C. si lasciò attrarre nella trappola tesagli da Annibale, e trovò la morte con le sue legioni.

CANE LUPO
BRONZO ETRUSCO DI CORTONA.

Sanguineto, La Cesa, e Ossaia, e Sepoltaglia serberebbero nel nome, secondo una tenace tradizione, l'infausta memoria della strage. Volgendo poi l'occhio verso destra ecco Paciano e Chiusi, e Montepulciano con la pupilla cerula del suo laghetto, e Pienza di là dai monti, visibile tuttavia perchè alta, come quasi tutte queste antiche città; e — ancora più a destra — Torrita, Sinalunga e Foiano, e — oltre Marciano — la costa di Monte San Savino, e i colli prospicienti ad Arezzo.

La chiesa di S. Margherita, la cui facciata, interamente rifatta nell'Ottocento in istile

BALLERINA - BRONZETTO ETRUSCO DI CORTONA.

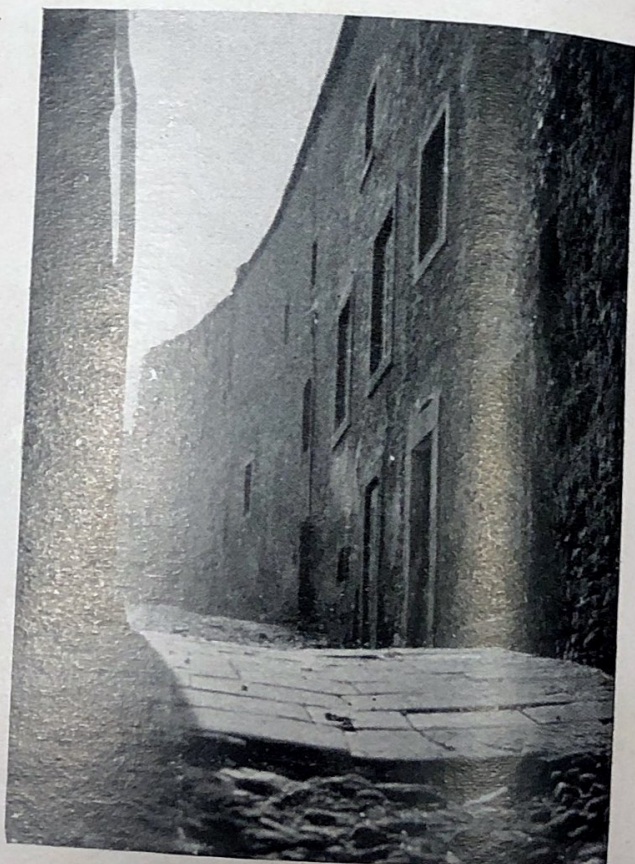
(fot. L. Morpurgo, Roma)
IL CAMPANILE
DELLA CHIESA DI SANTA MARGHERITA.

romano-gotico, non serba dell'antico che il rosone centrale, costituisce, con la preziosa spoglia della Santa taumaturga, il grande amore dei Cortonesi. Entro e m'avanzo, non senza fatica, seguendo la corrente dei fedeli, che non cessano di fluire compunti verso l'altar maggiore, dov'è l'urna trasparente della santa. L'esile suo corpo, un poco annerito ma intatto, giace senza vita: eppure la vita dello spirito sembra splendere ancora nel nudo viso dal profilo aristocratico, e nelle mani sottili e dalle dita ormai filiformi, simili a mistiche fiammelle. Questa fu Margherita di Laviano: la più fulgida alunna di San Francesco, dopo Chiara d'Assisi. Della turbinosa giovinezza fece asprissima ammenda prodigando per molti anni fra i Cortonesi i tesori di un attivissimo amore che placava le ire, molceva i dolori, risuscitava il sorriso: e qui, in una povera cella, concluse nel 1297 la non lunga sua vicenda mortale. Ma restò più viva che mai nel cuore dei concittadini, che la invocarono e l'acclamarono loro salvatrice in ogni pericolo della città. La cui storia, poco nota nei lunghi secoli dell'unità romana, riacquista, nell'età di mezzo, non ingloriosa autonomia.

Libero comune sulla fine del 1100, Cortona seguì le parti ghibelline; fu scomunicata con Federico II e accolse poi Arrigo VII; sostenne fiere lotte d'indipendenza contro i vescovi aretini, e, presa a tradimento nel 1258 e quasi distrutta, e cacciata in massa la popolazione, si ricostituì nel 1261 con l'aiuto dei Senesi, cui gli esuli avevano prestato man forte a Montaperti; e ottenne, da Clemente V nel 1308, il riconoscimento ufficiale del culto della sua figlia prediletta. Vide poi la secolare signoria dei Casali, fra cui emersero « i tiranni Uguccio ed Aloigi » che pure

Sparvero come in vortice festuca;

mentre la signoria di Firenze si estendeva sulla città; e a più riprese, nei secoli, fornì valorosi combattenti alle guerre della Croce contro la Mezzaluna, come fanno fede i trofei delle vinte bandiere consacrati alla Santa suscitatrice: i quali adornano le pareti di questa chiesa, precisamente come quelle di S. Stefano dei Cavalieri in Pisa.

Palladio di Cortona, la spoglia della Santa fu anche, per questa città, il seme fecondo dell'arte. Nel 1362 i cortonesi Angelo e Francesco di Pietro scolpirono in marmo il mausoleo, giudicato dal Venturi fra le maggiori opere del '300. Tre mensole robuste reggono il lungo sarcofago a riquadri, di linea purissima e riposante, sul quale giace supina l'effigie della Santa; alla testa e ai piedi due angioletti reggono con una mano il coperchio a urna, più breve; con l'altra sollevano la cortina che pende dal coperchio stesso; in alto, un baldacchino gotico, costituito da due archi trilobi ornati di palmette, è retto da quattro colonnine tortili, terminate, le due anteriori, dalle statuette di Gabriele e dell'Annunciata, elegantissimamente piegate un poco in fuori. Otto formelle (fra le mensole e intorno alla cassa) rievocano candidamente i fat-

(fot. L. Morpurgo, Roma)
CORTONA - STRADA LUNGO LE MURA.

(fot. Alinari)

CHIESA DEL GESÙ, A CORTONA: BEATO ANGELICO · L'ANNUNZIAZIONE.

ti di Margherita di Laviano. Nè la visione della Santa poteva mancare neppure nell'attigua cappella votiva ai seicento cortonesi caduti nella grande guerra (i loro nomi divisi per parrocchia ne ricoprono due intere pareti), associata, nell'affettuoso pellegrinaggio, alla veneratissima spoglia.

⁂

Ritornati all'aperto, ci accingiamo a malincuore a discendere, dopo aver ancora una volta abbracciato con l'occhio tanto spazio di terra e di cielo. Ci avviamo per ripide scese e brevi ripiani fra muri di case e di orticelli; un cancellino, una breve scala, ed eccoci dinanzi all'elegante portichetto ionico, avanzo d'un chiostro quattrocentesco, sul fianco della Chiesa che adorna il suo altar maggiore di un *Gonfalone con Gesù deposto*, nel quale la plastica vigorosa, la profonda espressione dei sentimenti, il distacco dei piani, l'aria che circola tra le figure, preannunciano il grande Signorelli di Orvieto.

Procediamo avanti per strade lastricate, spesso in pendio così forte che si tramutano in scale, e pur queste sono qua e là troncate da un poggiolo a strapiombo, sorriso da una vista incantevole: e bisogna pazientemente girare, passar sotto un arco, scendere ancora. Fra le case modeste, ma quasi tutte alte, dalla bella linea, e vetuste di almeno qualche secolo, emergono ogni tanto le più ampie moli patrizie. Ecco l'orfanotrofio Cinaglia, che risale al '200 e conserva la « porta del morto »; ecco il grandioso palazzo Fierli e Petrella, già Tommasoni, del '400, con magnifica rosta in ferro battuto; ecco il palazzo Mancini-Sernini, con le grandi arcate cinquecentesche; e, fuori dalla città, il colossale palazzone Passerini del perugino Caporali, fatto erigere, « a sfoggio di grandigia » dal cardinale Silvio, creatura dei Medici, e, per incarico di Clemente VII, reggente di Firenze; e dove trovò la morte Luca Signorelli (1523) precipitando da un palco mentre ne

CORTONA: CATTEDRALE. SARCOFAGO ANTICO, DI MARMO PARIO, CON BATTAGLIA DI CENTAURI E LAPITI. (*fot. Alinari*)

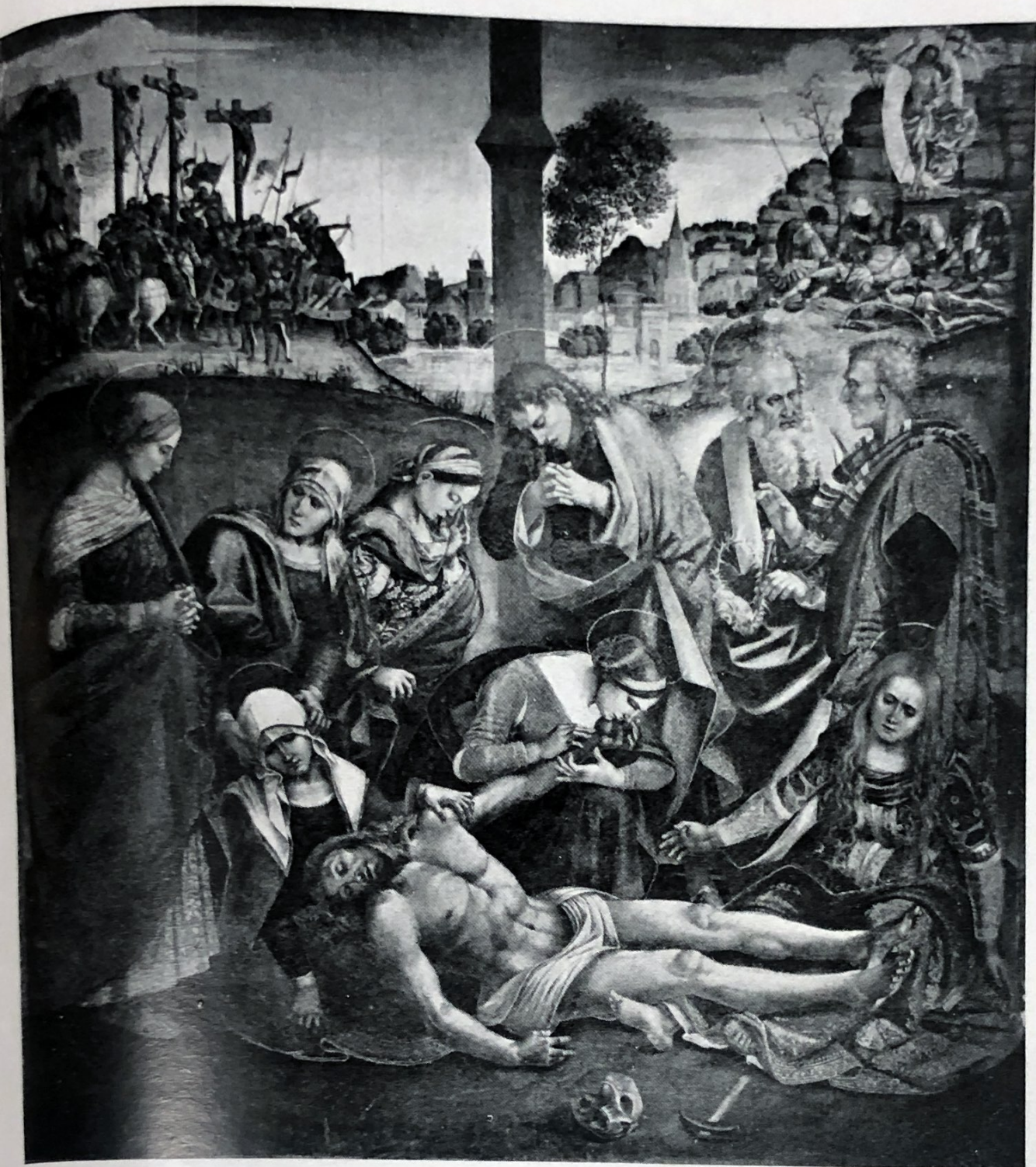
affrescava la cappella.

Accanto ai palazzi privati, quelli pubblici testimoniano ancora la floridezza di Cortona medioevale. Assai ben conservato, nelle austere linee del Rinascimento, rinnovate nel 1608 da Filippo Berrettini, il palazzo Pretorio, che fu poi residenza dei Casali, e conserva murati, nei muri dugenteschi del fianco settentrionale dell'atrio e del cortile, oltre centoventi stemmi in pietra di podestà, taluni bellissimi.

Il palazzo Pretorio è tuttora sede dell'Accademia etrusca, che attinse fama mondiale, nel primo tempo della sua fondazione, verso la metà del '700, per opera di dodici gentiluomini e studiosi cortonesi. Una ricca biblioteca, una racolta di quadri, fra i quali è notevole la serie dei ritratti dei *lucumoni* (presidenti) dell'Accademia, e un piccolo ma prezioso museo, costituiscono il frutto a noi più gradito dell'opera degli accademici: e, monumento imponente della loro scienza operosa, ci restano, tuttora consultati, i tredici grossi volumi manoscritti delle *Notti coritane*, dove essi andarono registrando, con gran copia di fatti e parsimonia di parole, gli argomenti delle loro conversazioni erudite, nel dodicennio che va dal '744 al '755. Tutto ciò che riguardasse in qualsiasi modo Cortona era studiato con particolare amore da questo consesso, alla cui ricchezza materiale e spirituale concorrevano i figli lontani e anche i corrispondenti, inviando notizie, doni, oggetti preziosi. Contemporaneamente il bifolco cortonese,

> dirompendo col vomere l'antica
> gleba etrusca,

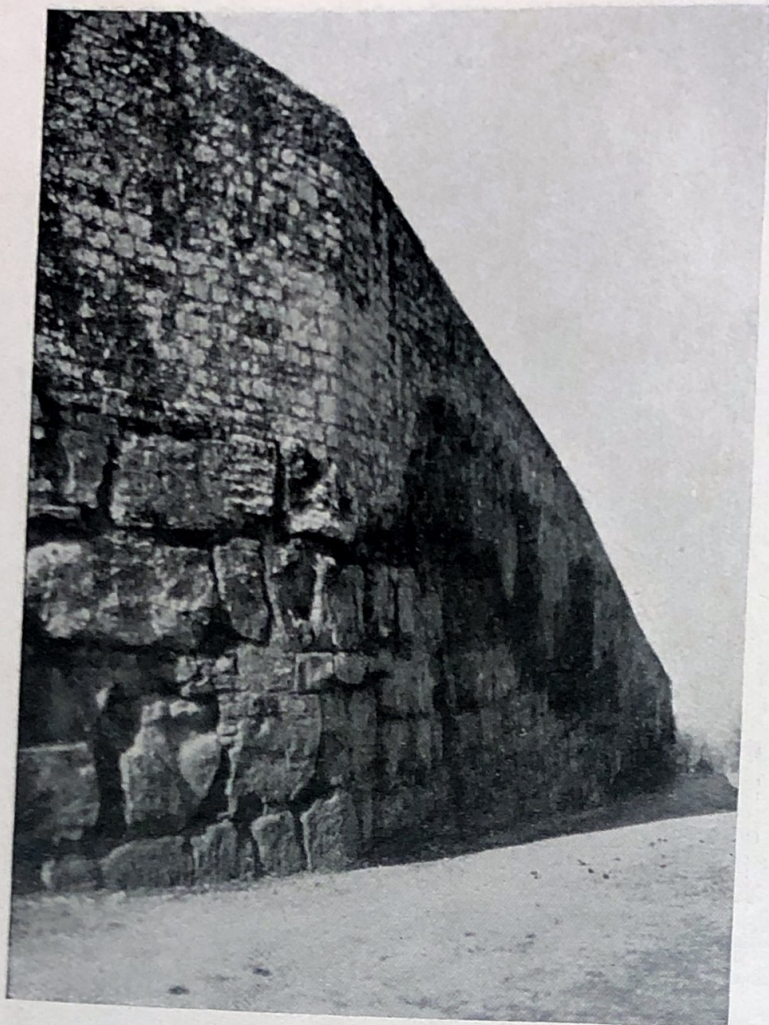
ne ritraeva alla luce le monete e le medaglie, i bronzi e i fittili, gli utensili e le gemme, in parte qui custoditi tuttora.

L'oggetto più prezioso è senza dubbio il *Lampadario* in bronzo fuso, massiccio, del diametro di 60 cm. e del peso di quasi 58 kg., dissotterrato casualmente nel 1840: opera della piena maturità etrusca, non senza influssi greci, che si fa risalire al V sec. a. C. Studiatissimo da archeologi di tutto il mondo, questo lampadario è stato giudicato « l'esemplare più perfetto giunto a noi dell'arte decorativa etrusca »: e nonostante l'azione corrosiva degli elementi e dei secoli, che l'hanno ricoperto d'una patina verdastra, lo stato di conservazione può definirsi ottimo, e permette di apprezzare l'eccellenza degli artefici. Ha forma di bacino non molto convesso, anzi con la parte centrale elegantemente rialzata, destinato in origine a stare sospeso alla vòlta di una tomba a camera di particolare splendore, come è provato dal fatto che siano scolpiti tutta la faccia inferiore e l'orlo, visibili dal basso. A un'orrida Gorgone, con bocca smisuratamente aperta, che ne occupa il centro, fa corona una fascia sbalzata con arte delicatissima, nella quale animali da preda inseguono e azzannano altri animali più deboli. All'esterno, dopo un altro bordo e un'altra fascia decorativa con onde marine stilizzate a spirali ricorrenti, sormontata in giro da otto delfini, la fascia più ampia e scolpita con più alto rilievo termina con sedici sporgenze, corrispondenti nella parte superiore interna ai sedici beccucci, e sedici rientranze, occupate ciascuna da una testina barbuta di finissimo lavoro. Le sedici ampie sporgenze contengono alternati otto sa-

(*fot. Alinari*)

CATTEDRALE DI CORTONA: LUCA SIGNORELLI - IL RIMPIANTO SU GESÙ DEPOSTO.

tiri accovacciati e otto sirene, simbolo evidente, gli uni e le altre, della fecondità e della generazione, quasi antidoto alla morte.

Dalla ferità panica di questo lampadario è grande il salto alla spiritualità delicata de la *Musa Polimnia* l' altro maggior tesoro del museo. È una tavoletta di lavagna nera, di cm. 38 × 35, sulla quale è dipinto ad encausto un busto di giovane donna con lira; opera unica nel suo genere, e tanto più preziosa considerando che della pittura antica ben poco ci è rimasto, se si eccettuano gli affreschi murali pompeiani. Una certa durezza nel collo, è compensata ad usura dalla morbidezza del busto, e dall'espressione misteriosa e profonda che traluce dal viso cinto da una corona di lauro.

Accresce attrattiva a questo museo la collezione dei piccoli bronzi etruschi (dei e dee, eroi, figurine infantili, animali votivi) trovati in gran numero nel territorio cortonese: ma in parte emigrati verso i musei stranieri, quello di Leida in ispecie, che possiede i pezzi più preziosi. Come dimenticare il *cane lupo* che protende in alto il muso affilato e la morbida zampa, o la *ballerina*,

(*fot. L. Morpurgo, Roma*)
CORTONA - MURA ETRUSCHE.

purtroppo senza testa nè braccia, ma piena d'anima e di movimento nelle membra nervose e nella veste succinta? Ma il più perfetto, forse, fra i bronzi etruschi a noi pervenuti è *Il fanciullo con l'oca,* motivo graziosissimo che ricorre nell'arte greca in varie forme; e anche in questo, che forse risale oltre il III sec. a. C., è indubbio l'influsso greco, nella finitezza perfetta e nella morbidissima linea; mentre la *bulla* al collo, le armille e una certa gravezza di forme sono caratteri *provinciali* e propriamente etruschi. Ma il capo ricciuto, il sorriso che appena traspare nelle pieghe del viso, l'atto della sinistra che sostiene l'oca e il collo di questa e tutto quanto l'atteggiamento, hanno una delicatezza ineffabile e indimenticabile.

Ci attendono ora il Duomo e Luca Signorelli. Oltrepassiamo, nella piazzetta Trento e Trieste, il non bello monumento a S. Margherita; diamo uno sguardo sul fianco del Duomo, al bizzarro portale barocco di Cristofanello Sensi, ed eccoci nella singolare piazza; la quale ha sulla destra il Vescovato e la Cattedrale dedicata alla Vergine e risalente al 1000, ma rifatta da Giuliano da Sangallo; a sinistra la chiesetta del Gesù; e in faccia un intero lato aperto sul panorama settentrionale tutto pieghe di monti, dove si nascondono, cinte di bosco e d'acque le *Celle,* oggi convento di Cappuccini e già gradito soggiorno di S. Francesco. Appena entrati, si corre al grande sarcofago greco-romano pel quale il Brunelleschi, entusiasmato dalla descrizione che gliene faceva Donatello, si sarebbe partito immantinente e a piedi dalla sua bottega in Firenze, secondo il Vasari « così com'egli era in mantello ed in cappucio ed in zoccoli, senza dir dove andava », giungendo fin qui e poi tornando appena l'ebbe disegnato. La tradizione vuole ch' esso accogliesse le spoglie del console Flaminio caduto al Trasimeno: ma si tratta d'un'opera d'arte così raffinata che è certo posteriore di molto alla guerra annibalica. Il sarcofago infatti meritò bene l'ammirazione dei due massimi artisti del Rinascimento, e la scena di guerra che rappresenta (forse il combattimento fra Dioniso e le Amazzoni alle porte di Efeso), non potrebbe esser resa con più vigore e sapienza di composizione nell'insieme, nè con più perfezione e movimento nelle singole figure.

Dioniso, armato di clava e scudo e circondato di satiri, nel centro; una biga con Dioniso giovinetto, tratta da due centauri e guidata da una vittoria alata, a sinistra; un'amazzone a cavallo volta indietro a ferire, e altri guerrieri a piedi e a cavallo, a destra, presso la porta, costituiscono la faccia anteriore della cassa; mentre altre scene di guerra continuato sui fianchi. Nel centro della faccia anteriore del coperchio due figure alate sorreggono un medaglione con l'effigie di un guerriero; e a sinistra e a destra due trofei di armi sono contornati rispettivamente da una donna piangente e da un prigioniero incatenato: accasciato quello di destra, tuttora indomito l'altro.

Non più, invece, nell' abside della Catte-

drale i dipinti di Luca, ma nella Chiesa del Gesù, che offre le sue nude pareti a un'accolta di capolavori. Appena si entra, accaparrano lo sguardo dalla parete di fondo, sopra la vasca battesimale esagona di marmo bianco, dovuta a Nuccio come il bel ciborio del Duomo, i freschissimi gioiosi colori dell'Angelico. Ma se poi l'occhio si rivolge altrove, e si ferma appena sulle tavole del Signorelli, fatte anche più tenebrose in seguito a un incendio, tornano a mente allora i versi di D'Annunzio, sulle pitture d'Orvieto. Anche qui la soavità di frate Giovanni è *sospiro ch'odesi appena*, al paragone tragico di Luca. E lascio l'*Incredulità di S. Tommaso*, lascio la *Madonna col figlio e santi*, per venire all'*Eucaristia* e al *Rimpianto su Gesù deposto*, che sono certamente tra i capolavori massimi del grande cortonese e di tutta la pittura. Nel primo, i dodici Apostoli, sei per parte, alcuni in piedi, altri in ginocchio, fanno corona, con mirabile composizione, al Redentore, che porgendo l'ostia s'avanza lungo una bianca striscia del pavimento a rettangoli di marmo nero listati di bianco, ma è più alto, ancora e sempre, di tutti, sotto una fuga di archi, l'ultimo dei quali incornicia, dietro il capo di Cristo, il cielo luminoso e infinito. Nel secondo, l'asta immane della croce campeggia nel centro e si affonda nel terreno, a tergo delle dieci grandi figure, mentre si perde in alto senza neppur mostrare il braccio trasverso. Una striscia di scuro sangue cola giù lungo il legno, dietro al santo e alla santa, protesi anch'essi in giù verso la salma di Gesù, distesa in primissimo piano sul nudo terreno, mentre dietro a lui stanno, accasciate e impietrate dal dolore, le tre Marie. Altre figure in piedi, due santi a destra, due sante a sinistra, intenti alla scena ma già un poco staccati, pare abbiano la funzione di attenuare per gradi la tragica potenza che s'addensa nel triangolo centrale di cui è base il corpo abbandonato del Redentore, vertice la testa di S. Giovanni lungo l'asta cruenta della croce. Nello sfondo lontano, le mirabili nettissime scene della *crocifissione*, e della *resurrezione* gloriosa.

(*fot. L. Morpurgo, Roma*)

CORTONA - PALAZZO COMUNALE.

***

Con in cuore tale visione, si trascurano molte altre bellezze che pure ci sono, e si prende lenta lenta la via della scesa, mentre già dalla piana s'innalzano le ombre della sera. Una breve sosta fuori porta S. Maria, dove si può ammirare un magnifico tratto di mura etrusche che proseguono, ciclopico basamento a quelle medioevali, fino a Porta Montanina; e ancora un indugio a S. Maria delle Grazie al Calcinaio, quasi in fondo alla scesa, che al plastico linguaggio della pietra viva e dell'ampia linea cinquecentesca, unisce il fulgido sorriso delle vetrate del Marcillat.

Ma l'ora fugge ed è già notte quando ripassiamo, presso la stazione ferroviaria, dal borgo di Camucia: Camucia, che diverrà la Cortona al piano, la Cortona pratica, delle industrie e dei commerci, ai piedi dell'alta Còrito dell'anima e della poesia: la quale ancora una volta, prima di nascondersi dietro un gomito della strada, vuol salutarci nostalgicamente, con le mille fiammelle palpitanti del suo sprone montano, che vanno a confondersi incontro al cielo con le luci delle stelle.

ADOLFO OXILIA.

ENTE NAZIONALE ENIT INDUSTRIE TURISTICHE

Nuove pubblicazioni dell'ENIT.

Le Autostrade in Italia. — Edizioni francese, tedesca e inglese.

La pubblicazione è dedicata a quella «grandiosa anticipazione italiana — secondo la definizione stessa del Duce — attestazione della nostra potenza creatrice, degna di quella degli antichi figli di Roma ».

Com'è noto le autostrade italiane percorrono le più belle regioni nostre e toccano località di grande interesse turistico, archeologico e panoramico; basti pensare ai punti terminali di esse per convincersi della loro importanza: in Lombardia le autostrade che conducono da Milano alla luminosa Zona dei Laghi e quella che da Milano conduce a Bergamo e a Brescia; in Toscana, l'autostrada più recentemente costruita, e che conduce dalla gloria di Firenze alla marina di Viareggio; e poi ancora, nel Lazio, la Roma-Ostia, dall'Urbe al suo mare; ed infine l'autostrada che più attrae, si può dire, i visitatori del nostro Paese: quella da Napoli a Pompei, ai piedi del Vesuvio, attraverso lussurreggianti campagne e una serie di panorami di grande bellezza. Queste autostrade sono descritte nella pubblicazione dell'ENIT in modo succinto, ma tale da dare un'idea esatta della loro importanza e del loro valore turistico.

I Dintorni di Roma. — « Dépliant » in inglese e francese, destinato a richiamare l'attenzione dei turisti sui dintorni di Roma: cioè su quelle località che, pur essendo nelle immediate vicinanze di un centro turistico per eccellenza, quale la Città Eterna, non sono per questo dimenticate, e costituiscono anzi un complemento meraviglioso, una suggestiva *cornice*, alle visioni superbe dell'Urbe.

Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo. — Pubblicazione intesa a diffondere la conoscenza del grandioso patrimonio costituito dai nostri luoghi di sports invernali, di bagni idroterapici e marini, di soggiorno in genere, di cui dà indicazioni di ordine pratico in relazione all'interesse diretto dei turisti; reca altresì nelle sue più che duecento pagine, notizie topografiche, statistiche demografiche, sportive, secondo i più recenti dati.

Guidina di Urbino. — Edizione tedesca (già edita in inglese e francese).

Guidina di Torino. — Edizioni tedesca, francese, inglese e spagnuola.

Italia. — Edizioni inglese, francese, svedese e polacca.

Lago di Garda. — « Dépliant » in lingua svedese (già edito nelle altre lingue).

Laghi italiani. — « Dépliant » in francese.

Le denuncie dei prezzi degli Alberghi.

Secondo le istruzioni emanate con apposita circolare dal Commissariato pel turismo, tutti gli albergatori erano stati invitati a consegnare le denunce dei prezzi per il prossimo venturo anno, entro il 15 ottobre scorso. Nessuna proroga è stata concessa. Le denunce, raccolte dai rispettivi gruppi provinciali della Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo, sono state inoltrate al Prefetto e al Commissariato per il Turismo entro il 4 novembre. Coi primi di gennaio usciranno i fascicoli consueti relativi alle denunce dei prezzi per regione. Si ritiene che il volume completo di « Gli alberghi d'Italia 1933 » sarà in distribuzione entro il febbraio.

Per il regime delle spiagge.

Il Commissariato del Turismo ha comunicato agli enti interessati delle stazioni balneari che il Ministero delle Comunicazioni è disposto a consentire la concessione alle Aziende di limitati tratti di spiaggia per gestione diretta di servizi balneari; ma tale intenzione — avverte il Commissariato — deve essere intesa nel suo significato vero e reale, nel senso cioè che i tratti da concedersi non debbano costituire tutta la spiaggia utile, e che debba essere evitata la forma più o meno palese di subconcessione.

In altri termini, si tratterebbe di consentire alle Aziende l'impianto di uno stabilimento balneare che, per mezzo di un'equa determinazione di tariffe e di un'esemplare gestione dei servizi, dovrebbe essere come lo *Stabilimento modello* della Stazione e dovrebbe avere funzione di moderatore dei prezzi per gli altri impianti analoghi.

Agevolazioni a favore delle Crociere straniere.

D'accordo col Ministero degli Esteri, S. E. il Commissario per il Turismo ha ottenuto notevolissime agevolazioni a favore delle crociere estere che toccano l'Italia. Apprendiamo infatti che è stata deliberata la esenzione completa, per i partecipanti a dette crociere, dall'obbligo del passaporto, unitamente ad altre concessioni di non minore entità.

Riduzione della tassa d'ingresso agli Scavi di Ercolano.

La tassa d'ingresso per la visita del Teatro e degli Scavi di Ercolano, con recente provvedimento, è stata ridotta da L. 30 a L. 10.

AVVISO IMPORTANTE.

Dato il grande affluire di abbonamenti a « Le Vie d' Italia » per il 1933 e l' impossibilità di provvedere alla loro registrazione prima del 15 novembre, la data ultima per l'accettazione di abbonamenti a prezzo ridotto è prorogata al 31 dicembre 1932. Chi verserà entro tale data l'importo dell'abbonamento, sarà tenuto a pagare solo L. 15,50 (Estero L. 30,50); dal 1° gennaio 1933 il costo dell'abbonamento sarà invece di L. 18,50 (Estero L. 36,50).

Un numero speciale dell'« Alpe » dedicato agli elementi della macchia mediterranea.

Ricordando il numero di ottobre, interessantissimo per le importanti trattazioni e il ricco notiziario che contiene, possiamo preannunciare il numero doppio di novembre-dicembre 1932 della Rivista Forestale l'*Alpe*, edita dal nostro Sodalizio, che sarà pubblicato prima delle feste natalizie e continuerà l'apprezzatissima collana dei numeri speciali dedicati all'illustrazione delle specie più caratteristiche ed importanti che costituiscono la ricca flora silvana d'Italia. Affidati ai più distinti specialisti e corredati da magnifiche illustrazioni, gli scritti, raccolti nei numeri speciali, formano nel loro insieme una vera e propria flora forestale italiana a carattere popolare, ma informata alla più scrupolosa esattezza scientifica.

Il fascicolo che sta per essere pubblicato sarà dedicato agli *« Elementi della macchia mediterranea »*, cioè a tutta quella numerosa serie di alberi ed arbusti, in gran parte sempreverdi, che imprimono una fisonomia caratteristica alle nostre regioni a clima mediterraneo, cioè favorite dall'inverno mite e dalla intensa luminosità del cielo. Le conifere, nonchè le quercie sempreverdi appartenenti a questa regione, furono già descritte in altri numeri speciali, di cui quello che sta per uscire rappresenta il completamento, sì da dare un'idea della multiformità e della varietà delle piante che abbelliscono tanta parte della nostra bella Patria. Tra esse si annoverano quelle più celebrate dalle antiche Civiltà mediterranee, quali l'olivo, il mirto, il lauro; ma, accanto ad esse, quante altre specie oltremodo interessanti, o per il loro aspetto o per il loro modo di vita o per la loro utilizzazione, che il profano non conosce affatto! Corredato di illustrazioni in gran parte originali, il prossimo numero speciale darà un quadro quanto più possibile esatto e completo di questa ricchissima flora, raccogliendo in breve spazio ciò che molto difficilmente si potrebbe trovare sparso in numerosi volumi. Collaborano a questo numero il Prof. Negri della R. Università di Firenze, il Prof. Fiori del R. Istituto Superiore Agrario e Forestale di Firenze, il Prof. Pavari Direttore della R. Stazione Sperimentale di Selvicoltura ed alcuni distinti Ufficiali Superiori della Milizia Nazionale Forestale, tra cui i Consoli Prof. Merendi e Dott. Senni.

Facilitazioni ai Soci per l'iscrizione all'Istituto Coloniale Fascista.

Sono note le benemerenze dell'Istituto Coloniale Fascista nel campo della propaganda coloniale. Diamo notizia quindi con piacere che ai nostri Soci che intendano iscriversi all'Istituto stesso (Roma, Via Giustiniani, 5), viene accordata la riduzione del 10 % sulle quote di associazione, che sono le seguenti: Soci Perpetui L. 1000; Ordinari L. 50; Aderenti L. 10.

Ai Perpetui e agli Ordinari viene inviata gratuitamente la Rivista *L'Oltremare*.

Sconti e facilitazioni ai Soci del T. C. I.

Non è infrequente il caso che ci si chieda se la tessera del Touring dia diritto a questa o a quella facilitazione, e non sempre con sufficiente comprensione del carattere del documento e dello spirito dell'Ente da cui emana.

C'è stato, per esempio, chi ha chiesto se si può usufruire di sconto nei teatri e nei cinematografi, e, ancor più di frequente, se le Ferrovie dello Stato accordano uno speciale ribasso al presentatore della nostra tessera. E' evidente che almeno quest'ultimo ribasso non può venir accordato ai nostri Soci, ai quali sono invece assicurati gli innumerevoli vantaggi elencati nell'opuscolo *Ribassi e facilitazioni concessi ai Soci* (pagine 124 di fitta composizione), che vien ceduto al prezzo di L. 3 alla Sede; L. 3,50 franco di porto in Italia e Colonie; L. 4, id. all'Estero.

Non possiamo quindi che consigliare l'acquisto di questa preziosa pubblicazione, nella quale, essendo la materia disposta in ordine alfabetico di genere e di località, si presta ad una rapida e sicura consultazione.

Sconti e facilitazioni ai Soci del T.C.I. per l'abbonamento a Riviste e Giornali [1].

QUOTIDIANI	prezzo norm. d'abb.	sconto per i Soci %	prezzo per i Soci
Milano:			
La Gazzetta dello Sport, via Galileo Galilei, 5 bis	52 —	5	49.40
Roma:			
La Tribuna, via Milano, 69	52 —	10	46.80
Torino:			
La Gazzetta del Popolo, corso Valdocco, 2	52 —	5	49.40
Trieste:			
Il Piccolo, via Silvio Pellico, 6	52 —	10	46.80
Il Piccolo della Sera, idem	52 —	10	46.80
Le Ultime Notizie, idem	52 —	10	46.80

PERIODICI	prezzo norm. d'abb.	sconto per i Soci %	prezzo per i Soci
Avellino:			
Corriere dell'Irpinia, via Trinità, 37	10 —	10	9 —
Bologna:			
« *Scientia* » (Casa Ed. N. Zanichelli)	130 —	5	123.50
Idem (rinnovi)	110 —	5	104.50
Bolzano:			
La Rivista della Venezia Tridentina, Casella Postale 207	45 —	20	36 —
Casale Monferrato:			
Italia Vinicola e Agraria	25 —	10	22.50
Catania:			
Il Folclore Italiano (Archivio per la raccolta e lo studio delle tradizioni popolari italiane), corso Vittorio Emanuele, 335	60 —	10	54 —
Chieti:			
Lumen, Casella Postale, 28	30 —	10	27 —
Firenze:			
L'Universo I. G. M., via Battisti, 8	50 —	20	40 —
Genova:			
Lo Scolaro, vico S. Matteo, 12	15 —	10	13.50
Rivista Filatelica d'Italia, via Palestro, 6	15 —	20	12 —
I Francobolli d'Italia, idem	10 —	20	8 —
Milano:			
Natura, via Mantegna, 6	80 —	25	60 —
Il Corriere delle Maestre, via Stelvio, 22	28 —	10	25.20
La Voce delle Maestre d'Asilo, idem	20 —	10	18 —
La Domenica Sportiva, via Galileo Galilei, 5 bis	30 —	5	28.50
Gazzetta della Domenica, idem	10 —	5	9.50
Motociclismo, via Fieno, 6	60 —	10	54 —
L'Auto Italiana, idem	60 —	10	54 —
Motonautica, idem	25 —	10	22.50
La Maglieria, via Kramer, 32	40 —	5	38 —
A. B. C., idem	15 —	5	14.25
La Mode Revue, idem	30 —	5	28.50
Bambini, idem	12 —	5	11.40
Tinctoria, idem	40 —	5	38 —
Textilia, idem	40 —	5	38 —
Il Grillo del Focolare, via Lazzaretto, 16	24 —	15	20.40
Pro Familia, via Broggi, 19	20.30	10	18.30
Sovrana, via Cerva, 40	70 —	10	63 —
Moda scelta, idem	15 —	10	13.50
La Parola e il Libro, via Paolo da Cannobio, 24	12 —	10	10.80
Secolo Illustrato, piazza C. Erba, 6	20 —	5	19 —
Secolo XX, idem	100 —	5	95 —
Comoedia, idem	48 —	5	45.60
Novella, idem	20 —	5	19 —
La Donna, idem	75 —	5	71.25
Piccola, idem	18 —	5	17.10
Cinema Illustrazione, idem	20 —	5	19 —
Rivista di Diritto Turistico, via Archimede, 101	25 —	20	20 —
La Cultura popolare, via Camillo Haiech, 6	25 —	10	22.50
Cerere, via Cusani, 13	50 —	20	40 —
La Ricerca Psichica, via Monforte, 4	20 —	10	18 —

PERIODICI	prezzo norm. d'abb.	sconto per i Soci %	prezzo per i Soci
Illustrazione Coloniale, via Cantoni, 3	30 —	20	24 —
Il Ricamo Moderno, v.le Carso, 21	12.50	10	11.25
Il Ricamo	9.50	5	9 —
Giornale Illustrato dei Viaggi	24 —	5	22.80
La Radio per Tutti	58 —	5	55 —
Romantica Economica	22 —	5	20.90
Il Romanzo d'avventure	22 —	5	20.90
La Novità	23 —	5	21.90
La Biancheria Elegante	23 —	5	21.90
La Moda Illustrata dei Bambini	23 —	5	21.90
La Moda Illustrata	47 —	5	44.80
Il Disegnatore della Ricamatrice	6 —	5	5.70
La Gran Moda Parigina	16 —	5	15.20
Parisienne	11 —	5	10.45
(Casa Editrice Sonzogno, via Pasquirolo, 14).			
Napoli:			
Rinnovamento Medico; *Gazzetta Internazionale di Medicina e Chirurgia*; *Il Giornale di Tisiologia*; *Giornale Italiano di Malattie Esotiche e Tropicali ed Igiene Coloniale* (Prof. Gennaro Scognamiglio, via Nilo, 34) — ciascuna sezione	40 —	20	32 —
Palermo:			
Peregrina, piazza Virgilio, 8	10.30	10	9.30
Perugia:			
Corriere dei Ceramisti, via Mazzini, 6 e Casella Postale 86.	40 —	10	36 —
Ai nuovi Abbonati, per il primo anno	40 —	15	34 —
Pistoia:			
Il Commercio Pistoiese, piazza San Lorenzo, 14	10 —	20	8 —
Roma:			
Echi e Commenti, via Gianturco, 5	150 —	10	135 —
L'Oltremare, via Giustiniani, 5	40 —	10	36 —
Rivista Marittima, Ministero della Marina	50 —	10	45 —
Rivista di Cultura Marinara, idem	18 —	10	16.20
Tutto, piazza S. Claudio, 92	25 —	10	22.50
Gran Mondo, idem	40 —	10	36 —
Rivista Doganale, piazza Montecitorio, 115	40 —	25	30 —
L'Esportatore Italiano, via della Stelletta, 23	100 —	15	85 —
Tribuna Illustrata, via Milano, 69	15 —	10	13.50
Travaso delle idee, idem	15 —	10	13.50
Corriere Vinicolo, via Modena, 5	40 —	10	36 —
L'Italia che scrive, vic. Doria, 6 A	17.50	15	15 —
Rivista di Agricoltura, via Gesù, 57	18.30	10	16.20
Rivista di Politica Economica, via del Tritone, 201	50 —	10	45 —
Bollett. di Notizie Economiche, idem	50 —	10	45 —
L'Organizzazione Industriale, idem	20 —	10	18 —
L'Assistenza Sociale nell'Industria, idem	20 —	10	18 —
Massimario di Giurisprudenza del Lavoro, idem	40 —	10	36 —
Il Tifone, via Mercede, 52	15 —	10	13.50
L'Educazione Nazionale, via Jacopo Ruffini, 2 A	24 —	20	19.20
Idem (con Supplemento trimestrale)	36 —	20	29 —
Nuova Antologia, via M. Caetani, 32	120 —	10	108 —
L'Azione Coloniale, via XXIV Maggio, 46	15 —	20	12 —
Torino:			
L'Arte, corso Marsala, 3	100 —	10	90 —
Motor Italia, via C. Alberto, 43	60 —	10	54 —
Il Venerdì della Contessa, Casella Postale 190	35 —	20	28 —
Italia Sacra, Corso Vinzaglio, 5	100 —	20	80 —

(1) Nell'inviare l'importo alle rispettive Amministrazioni, menzionare la qualità di Socio del T.C.I. ed indicare il numero di tessera.

III
IV
V
VI
VII
VIII
XI
X
IX
XII
La regolarità di marcia è
una delle principali ragioni dei trionfi
conseguiti impiegando
Shell Dynamin
Il supercarburante "Shell Dynamin„ ed il lu=
brificante d'eccezione "Aero Shell„ costituisco=
no i coefficienti necessari per le vittorie

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

L'Autostradra Milano-Torino – Gli utenti dell'Autostrada e le norme di circolazione.

Una delle più importanti opere pubbliche, e certo la più importante nel campo stradale, inaugurate dal Duce nella ricorrenza del Decennale, è l'Autostrada Milano-Torino, estremo occidentale della grande arteria pedemontana che collegherà Torino a Trieste.

La nuova Autostrada ha inizio a Torino all'incrocio di Corso Ponte Mosca con la Strada Statale N. 11, e termina a Milano, alla Stazione dell'« Autostradale », con uno sviluppo complessivo di km. 127. Ad essa si può accedere oltre che dall'inizio e dal termine, anche dalle sedici Case Cantoniere dislocate lungo il suo percorso.

Agli effetti delle tariffe di passaggio, sono stati istituiti biglietti e abbonamenti, oltre che per la percorrenza intera, anche per percorrenze di $^1/_5$ (tratta compresa fra 4 Cantoniere successive, a partire da una qualsiasi), di $^2/_5$ (fra 7 Cantoniere), di $^3/_5$ (fra 10 Cantoniere), di $^4/_5$ (fra 13 Cantoniere).

Vengono rilasciati biglietti di *andata*, validi per la partenza sino alla mezzanotte del giorno di emissione; biglietti di *andata e ritorno* validi per il ritorno sino alla mezzanotte del giorno successivo di quello di emissione; salvo che questa non sia avvenuta alla vigilia di un giorno festivo, nel quale caso la validità è prorogata sino alla mezzanotte del giorno successivo a quello festivo. Esiste poi un biglietto supplementare per il *servizio notturno*, per i passaggi sull'Autostrada fra le ore 24 e le ore 6: esso è di L. 3 indistintamente per tutte le categorie di macchine e per tutte le percorrenze.

Diamo qui sotto una tabella delle tariffe, dalla quale risultano anche le categorie in cui sono stati suddivisi gli autoveicoli agli effetti dei diritti di passaggio nell'Autostrada.

Sono anche istituiti libretti di 24 tagliandi a prezzo ridotto con validità di un anno dalla data del rilascio.

Si hanno poi le seguenti forme di abbonamento: *Serie A*, per la circolazione di *un solo autoveicolo*; *Serie B*, per la circolazione di *due o più autoveicoli* intestati alla stessa persona o ditta e *usati alternativamente*; *Serie S*, per la circolazione di *due o più autoveicoli* intestati alla stessa persona o ditta e *usati contemporaneamente*.

Le tessere di abbonamento, i biglietti e i libretti di tagliandi, vengono rilasciati presso la Sede della Società in Torino, Via Carlo Alberto, 43, nonchè presso tutte le Case Cantoniere.

* * *

A proposito di Autostradale si nota come troppo sovente gli utenti si mostrino poco ossequienti alle norme della circolazione previste dal R. Decreto-Legge 2 dicembre 1928, N. 3179, e dei regolamenti speciali per la circolazione autostradale.

Crediamo opportuno quindi rammentare quelle che sono le norme principali specialmente nei riguardi della marcia, della velocità, dell'illuminazione, delle soste, essendo appunto dall'osservanza di queste norme che dipende sovente la sicurezza e l'incolumità delle persone e delle macchine:

Marcia. – La mano da tenere sulle Autostrade è la destra. Ogni autoveicolo durante la marcia dovrà mantenersi rigorosamente sul lato destro della strada, spostandosi a sinistra solamente per oltrepassare, previe segnalazioni d'uso.

Velocità. – In ogni momento il conducente di autoveicoli deve essere padrone della velocità del suo veicolo, così da regolarla in modo da evitare ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose.

DIVISIONE degli autoveicoli in categorie	PERCORRENZE									
	Percorrenze di $^1/_5$		Percorrenze di $^2/_5$		Percorrenze di $^3/_5$		Percorrenze di $^4/_5$		Percorrenze intere	
	andata	andata ritorno	andata	andata ritorno	andata	andata ritorno	andata	andata ritorno	andata	andata ritorno
	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire
Motocarrozzette a 3 ruote e vetturette sino a 12 HP inclusi	2	3	4	6	6	9	8	12	10	15
I Categoria Autoveicoli oltre 12 HP e sino a 18 HP inclusi e rimorchi	3	4,50	6	9	9	13,50	12	18	15	22,50
II Categoria Autoveicoli oltre 18 HP e sino a 27 HP inclusi	4	6	8	12	12	18	16	24	20	30
III Categoria Autoveicoli oltre 27 HP	5	7,50	10	15	15	22,50	20	30	25	37,50

Illuminazione. – Nelle ore e nei casi in cui è obbligatoria l'accensione (da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere) ogni automobile deve portare nella parte anteriore due fanali a luce bianca ed uno nella parte posteriore, collocato in maniera da poter illuminare a luce bianca la targa di riconoscimento. Tutti gli autoveicoli, capaci di superare la velocità di km. 30 all'ora, debbono avere, in via sussidiaria ai fanali, almeno un faro posto simmetricamente rispetto ai fanali, capace di illuminare la strada fino a 100 metri in avanti. Il fanale posteriore rosso deve essere spostato sul rimorchio di coda in caso di trazione di veicolo rimorchiato. *Ad ogni incrocio di autoveicoli i fari o le luci abbaglianti dovranno spegnersi, limitando la luce a quella dei fanali.*

Soste. – E' vietato fermarsi sulle Autostrade, salvo i casi di riparazioni o di forza maggiore; in tal caso l'autoveicolo e l'eventuale rimorchio *devono essere spinti sul ciglio della strada in modo da lasciare questa completamente sgombra alla viabilità.*

I dirigenti delle Autostrade si raccomandano in modo particolare ai conducenti di autoveicoli industriali, i quali, date le peculiari caratteristiche del loro veicolo, sono chiamati a un maggiore senso di responsabilità e di prudenza.

Una mostra retrospettiva dell'Automobile a Milano.

Nel prossimo aprile contemporaneamente al Salone internazionale dell'Automobile che si terrà come al solito nel Palazzo dello Sport della Fiera di Milano, avrà luogo una Mostra retrospettiva dell'Automobile la cui organizzazione è stata affidata dall'A. N. F. I. A. al Comm. Miceli, direttore dell'A. C. di Torino e al Conte Carlo Biscaretti di Ruffia. In tale Mostra, che dovrà riuscire assai interessante, saranno accolti vecchi chassis, vetture carrozzate, motori completi, pezzi staccati, dispositivi vari che abbiano effettivamente funzionato in una data epoca. Gli organizzatori hanno invitato enti, ditte e privati a collaborare alla manifestazione che, oltre ad essere un omaggio verso i pionieri dell'automobilismo, costituirà una istruttiva rassegna della evoluzione compiuta dall'autolocomozione dalle origini fino ai nostri giorni. Ci auguriamo che tale invito trovi proficuo accoglimento.

Umidificatori d'aria per aumentare il rendimento dei motori d'automobile.

Tutti i possessori d'automobile hanno osservato come il motore dia un maggior rendimento quando il tempo è umido. Esperienze precise e controllate hanno poi dimostrato che, per una stessa macchina, per una stessa velocità e per uno stesso percorso, il consumo di benzina è alquanto minore in inverno che in estate e che, «ceteris paribus», esso è minore nei climi temperati o freddi che non in quelli caldi ed asciutti. La presenza di umidità nell'aria aspirata dal motore ha dunque una sensibile influenza sul rendimento di quest'ultimo, ciò che si spiega col fatto che durante la fase di esplosione della miscela carburante il vapor d'acqua viene dissociato nei suoi componenti (ossigeno ed idrogeno), data l'alta temperatura che regna nell'interno dei cilindri del motore. La combustione della miscela esplosiva risulta così più completa, e si evita inoltre la formazione di depositi carboniosi, dovuti a particelle incombuste, sulla testata e sulle pareti di questi ultimi. Per raggiungere questi vantaggi sono stati studiati e costruiti pertanto degli appositi apparecchi da applicare ai carburatori e che constano di un filtro d'aria (destinato ad eliminare tutte le impurità derivanti da polvere od altro) e dell'umidificatore propriamente detto.

I limiti di vendita della industria automobilistica.

La Rivista *Motori Aero Cicli e Sports*, pubblica uno studio sui limiti di vendita delle automobili, studio dal quale riportiamo alcuni dati interessanti.

Nello Stato di Washington si hanno, per esempio, i seguenti dati medi per quanto riguarda la decrescenza del numero di abitanti per automobili:

1 automobile	ogni	40	abitanti	nel	1914
1 »	»	20	»	»	1916
1 »	»	15	»	»	1917
1 »	»	8	»	»	1920
1 »	»	5	»	»	1923
1 »	»	4	»	»	1926
1 »	»	3,5	»	»	1929

La progressione, esaminata sotto un altro punto di vista dimostra che:

per passare da 1 auto ogni 40 abitanti
a 1 » » 20 »

sono occorsi 2 anni (1914-1916);

per passare da 1 auto ogni 20 abitanti
a 1 » » 10 »

sono occorsi 3 anni (1916-1919);

per passare da 1 auto ogni 10 abitanti
a 1 » » 5 »

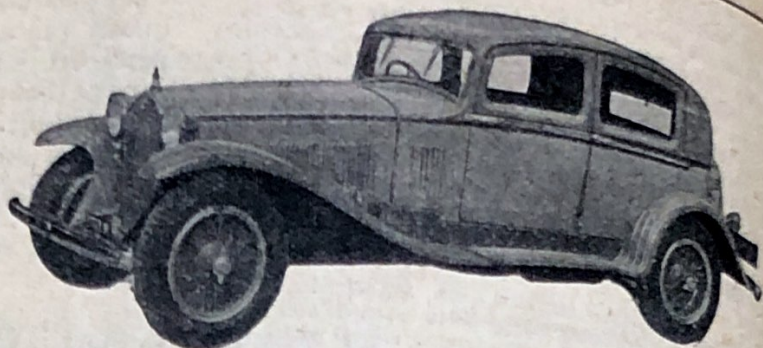
sono occorsi 4 anni (1919-1923).

A partire da quest'ultimo punto, ci avviciniamo alla saturazione, dimostrata dal rallentamento della progressione: occorrono 3 anni (1923-1926) per diminuire di uno il numero degli abitanti per automobile; occorrono altri 3 anni (1926-1929) per diminuire di metà il numero di abitanti per automobile.

Si può supporre che 6 anni dopo, cioè nel 1935 vi sia un automobile ogni 3 abitanti; prevedere più distante è impossibile.

Se le stesse cause producessero gli stessi effetti sui due Continenti, noi saremmo ancora molto lontani dalla saturazione: con 42 milioni di abitanti, noi dovremmo avere 14 milioni di automobili in circolazione. Il miglioramento della rete stradale dovrebbe dare incremento notevole allo sviluppo della circolazione automobilistica.

Costruzione di un'autorimessa per mille macchine a Venezia.

E' stato firmato dai rappresentanti del Comune, dell'Azienda Generale Italiana Petroli e dall'Istituto Nazionale per le Assicurazioni il contratto per la costruzione della grande autorimessa capace di contenere oltre

Guida interna 4-5 posti "Carrozzeria ALFA"
"6 c. Gran Turismo Compressore".

LISTINO PREZZI - 15 Giugno 1932-X

per vetture complete di 6 ruote gommate - di tutti gli accessori d'uso e cristalli infrangibili

FRANCO SEDE FILIALI O CONCESSIONARI

6 c. TURISMO

Guida interna 4-5 posti, con baule
Carrozzeria ALFA .... L. 39.000

Guida interna con separazione 6-7 posti
Carrozzeria ALFA .... L. 39.500

6 c. GRAN TURISMO (doppio asse a cames)

Torpedo 4 posti o Spyder 2-4 posti .... L. 43.000

Guida interna 4-5 posti, con baule
Carrozzeria ALFA .... L. 45.000

6 c. GRAN TURISMO COMPRESSORE

Guida interna 4-5 posti, con baule
Carrozzeria ALFA .... L. 68.000

6 c. GRAN SPORT

Spyder 2 posti .... L. 51.000

8 c 2300 GRAN SPORT

Spyder 2 posti .... L. 80.000

SOC. AN. ALFA ROMEO - MILANO

CAPITALE L. 100.000.000 INTERAMENTE VERSATO

DIREZIONE E OFFICINE DI COSTRUZIONE: VIA M. U. TRAIANO, 33

mille macchine che dovrà sorgere nel grande piazzale alla fine del costruendo ponte sulla Laguna. Espletate le varie pratiche, si passerà senz'altro alla fase esecutiva dei lavori.

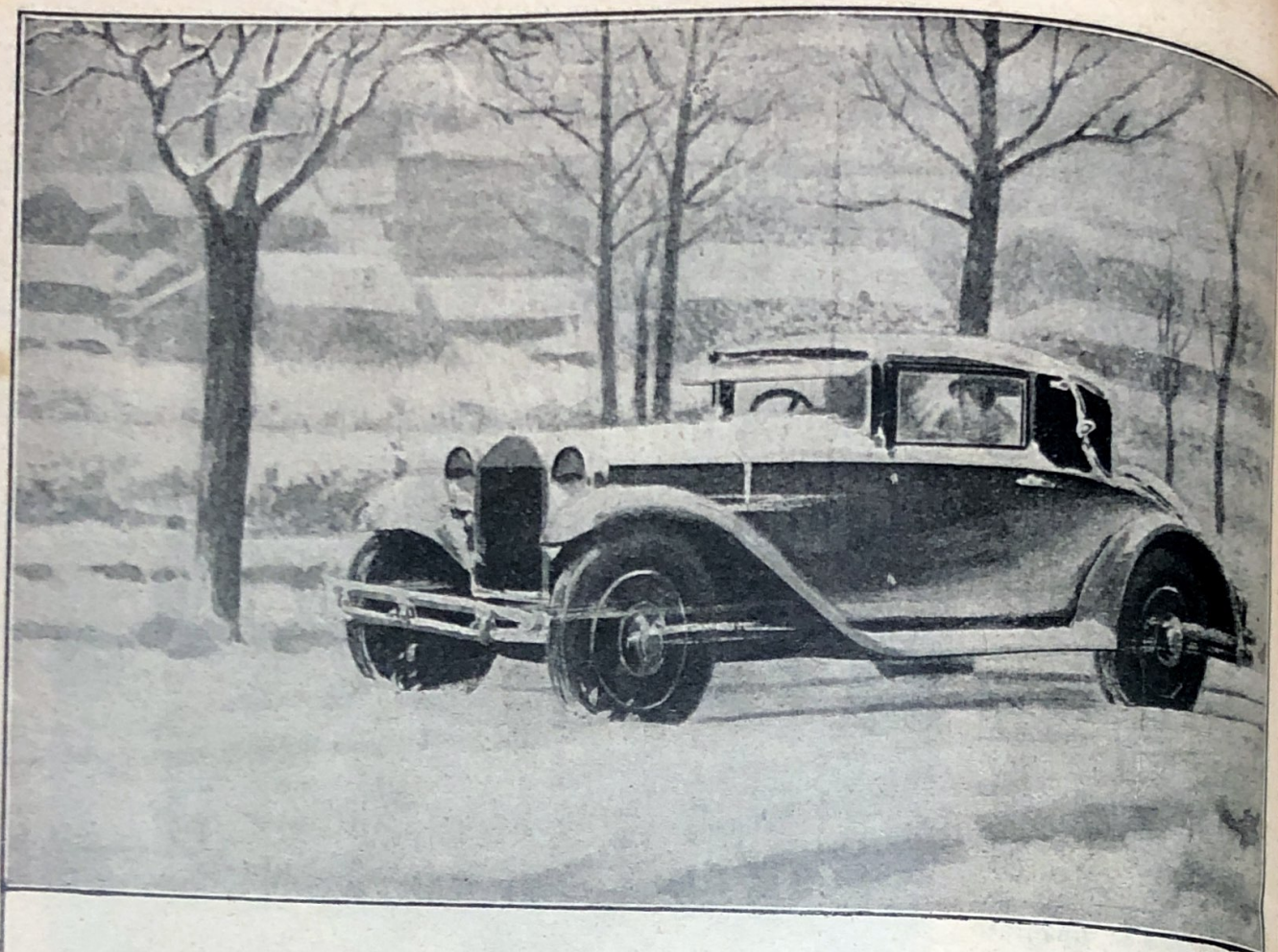
In quanti metri si può arrestare un'automobile, alle varie velocità?

L'adozione dei freni sulle quattro ruote e dei pneumatici di grande sezione, presentanti una grande superficie di contatto col suolo e quindi una maggiore aderenza con quest'ultimo, ha permesso di ridurre notevolmente lo spazio necessario per ottenere il completo arresto di una vettura, viaggiante anche a forte andatura. Esperienze accurate sono state compiute in proposito, ottenendosene dei valori medi che crediamo utile riportare qui, onde fornire agli automobilisti dei dati di massima che possono, all'occasione, essere tenuti opportunamente presenti. Come è noto, la forza viva della vettura cresce proporzionalmente al quadrato della velocità, ma cresce, all'incirca nella stessa proporzione, anche la resistenza dell'aria al movimento della vettura medesima. Ne risulta che, per una medesima differenza di velocità (ad es. 20 km.) lo spazio necessario per l'arresto cresce bensì colla velocità, ma in misura assai minore di quella che risulterebbe dalla legge del quadrato. Ciò che è dimostrato dalle cifre seguenti:

Velocità in km.-ora	Spazio d'arresto in m.
10	0,50
20	2,50
40	8,80
60	20 —
80	35 —
100	55 —
120	80 —
140	107 —
160	161 —

Come norma pratica, converrà dunque tener presente che, per le velocità turistiche normali (40-80 km.-ora), la macchina potrà arrestarsi in un numero di metri uguale, in media, a circa ad $\frac{1}{3}$ di quello che indica il tachimetro al momento in cui si vuol iniziare il movimento di arresto; per velocità sportive (100-120 km.-ora) lo spazio d'arresto varia da $\frac{1}{2}$ a $\frac{3}{4}$ di detto numero; mentre per le massime velocità conseguibili su strada (140-160 km.-ora) l'arresto si può ottenere in un numero di metri di poco inferiore od uguale a quello che indica la velocità alla quale si viaggia. Prudenza consiglia, naturalmente, di arrotondare, in eccesso, le cifre suesposte.

La « Railroute » Dunlop, circolante tanto su strada ordinaria quanto su rotaie.

Sono state compiute recentemente all'estero delle esperienze molto severe sopra un nuovo veicolo, che si differenzia dalla « Michelina » perchè è atto a circolare tanto sopra le strade ordinarie quanto sopra le rotaie delle strade ferrate, mediante un dispositivo di prontissima manovra. L'autoveicolo che servì per dette esperienze era una automobile Hotchkiss, tipo di serie, a 6 cilindri, munita semplicemente di un sistema di ruote metalliche di piccolo diametro, in aggiunta a quelle normali fornite di pneumatici, sulle quali ultime appoggia esclusivamente la vettura quando viaggia su strada. Le ruote metalliche sono alzabili ed abbassabili mediante uno speciale dispositivo, e vengono abbassate soltanto quando l'automobile debba viaggiare sulle rotaie (vedi figura): esse sono in numero di quattro per ciascuno dei due assi della vettura. L'esperienza fatta ha dimostrato la perfetta sicurezza, la confortevolezza e la economia di esercizio del nuovo sistema, tanto che si sta procedendo alla costruzione di autoveicoli espressamente concepiti per compiere tale servizio. E' facile capire l'importanza che potranno assumere in avvenire — data la loro indipendenza e la possibilità di utilizzare tanto le strade ordinarie che quelle ferrate — gli autotrasporti di questo tipo. Importanza che appare specialmente notevole sotto il punto di vista militare, potendo essi assicurare il funzionamento degli autoservizi su qualsiasi sede, stradale o ferroviaria. I veicoli del tipo considerato sembrano infine destinati a costituire il « trait-d'union » atto ad assicurare la collaborazione fra l'automobile e la ferrovia.

LA « RAILROUTE DUNLOP » E IL SUO DISPOSITIVO PER PASSARE RAPIDAMENTE DALLA STRADA ALLE ROTAIE.

L'affluenza dei turisti nelle Stazioni di Cura durante l'anno 1931 e nelle stazioni invernali durante la stagione 1931-32.

Il Bollettino mensile dell'*Enit*, elaborando la ricca messe di dati statistici che affluisce regolarmente ai competenti Uffici dell'Ente, viene pubblicando un quadro sempre più completo e fedele del movimento turistico in Italia. Dopo la statistica del movimento turistico sulle ferrovie e attraverso i valichi di frontiera, ci offre una statistica dell'affluenza e della permanenza dei forestieri nelle Stazioni di Cura Soggiorno e Turismo e nelle Stazioni invernali. Un'indagine, se non assolutamente completa, certo assai vasta e conclusiva, specie per quello che riguarda le Stazioni di Cura, delle quali sono stati elaborati i dati di 173 località sopra un totale di 200, mentre per le Stazioni invernali l'indagine si limita ai risultati di 15 località.

Nelle 173 Stazioni di Cura considerate, sono stati accertati 1.887.650 arrivi, di cui 1.250.023 di italiani e 637.627 di stranieri, con 21.603.183 presenze, di cui 15.955.122 di italiani e 5.648.061 di stranieri. Gli arrivi degli stranieri rappresentano un terzo del totale, mentre le presenze un quarto, la qual differenza sta ad indicare una minor permanenza media degli stranieri in confronto dei nazionali. Una graduatoria degli stranieri distinti per nazionalità pone i Tedeschi al primo posto, tanto rispetto al numero degli arrivi, quanto rispetto a quello delle presenze. Le nazionalità si seguono in questo ordine:

Arrivi: Tedeschi (173.506), Austriaci (72.141), Inglesi (47.765), Nord Americani (39.981), Cecoslovacchi (27.615), Svizzeri (26.188), Francesi (23.860), Olandesi e Scandinavi (18.503), Ungheresi (17.162), Polacchi (6347).

Presenze: Tedeschi (1.271.639), Inglesi (763.010), Austriaci (735.709), Cecoslovacchi (439.511), Nord Americani (333.203), Svizzeri (285.901), Olandesi e Scandinavi (261.226), Ungheresi (233.405), Francesi (165.956), Polacchi (143.239).

Circa l'affluenza degli stranieri nelle diverse Stazioni, la relazione nota che i Tedeschi e gli Austriaci si addensano maggiormente nella zona delle Alpi Tridentine, nella Riviera Ligure, sul Lago di Garda e nelle Riviere del Carnaro e Adriatica. Gli Inglesi mostrano di prediligere la Riviera Ligure con una permanenza media di oltre un mese, ma discreta è pure la loro affluenza verso le Stazioni alpine lombarde, venete e tridentine e verso i Laghi di Como e Maggiore. I Francesi si dirigono di preferenza verso le Stazioni della Riviera e dei Laghi, le città d'arte, i centri di attrazione turistica e le Alpi; quasi assenti sono invece nelle nostre Stazioni balneari. Gli Ungheresi prediligono la Riviera del Carnaro e le Alpi, gli Olandesi-Scandinavi e gli Svizzeri le Alpi e la Riviera Ligure; i Cecoslovacchi pure le Alpi e la Riviera del Carnaro e anche le Stazioni balneari dell'Adriatico. I Nord Americani si dimostrano più eclettici, e però si ritrovano abbastanza equamente distribuiti fra le Alpi, i Laghi di Como e Maggiore, le città d'arte, la Campania e la Riviera Ligure. Le nostre Stazioni idrominerali risultano poco frequentate dagli stranieri, mentre assorbono un quinto del totale delle presenze degli Italiani nelle Stazioni considerate. La clientela nazionale è numerosa sulla Riviera Adriatica (circa un sesto del totale), sulla Riviera Ligure (pure un sesto), nelle Stazioni montane lombarde, venete e tridentine (un ottavo), nelle Stazioni balneari di Toscana (un nono). Nel complesso, la clientela straniera affluisce più numerosa nelle Stazioni montane lombarde, venete e tridentine (un terzo circa del totale), sulla Riviera Ligure (un quarto), sulla Riviera del Carnaro (un decimo), sulla Riviera Adriatica (un dodicesimo). La permanenza media è di giorni 12,8 per i nazionali e di giorni 8,9 per gli stranieri. Elevate medie di permanenza sono segnalate dalle Stazioni dell'Appennino (giorni 26,4 per gli Italiani e 29,4 per gli stranieri); dalla Riviera Ligure (rispettivamente 23 e 23,5), dalle Stazioni balneari di Toscana (22,2 e 15), dalle balneari del Lazio (23,8 e 11,2), dalle stazioni idrominerali (14,9 e 15,7), dalle Stazioni della Riviera Adriatica (14,8 e 19,9), dalle Stazioni montane del Piemonte (22,7 e 6,1). Circa l'importanza economica del movimento, la relazione, in base ad un modesto prezzo di pensione di L. 30 giornaliere e ad una spesa di altre 15-20 lire giornaliere per cure idrotermali, affitto di cabine, divertimenti, escursioni, extra, ecc., calcola l'afflusso di danaro nelle Stazioni considerate ad oltre un miliardo (giornate 21.522.995 a lire 45-50 ciascuna).

Meno completi e conclusivi riescono invece i dati statistici pubblicati sulle Stazioni invernali: anzitutto essi si riferiscono a sole 15 Stazioni, di cui tre piemontesi (Bardonecchia, Courmayeur e Valtournanche), due lombarde (Bormio e Ponte di Legno), sei trentine e alto atesine (Colle Isarco, Dobbiaco, Folgaria, Ortisei, San Candido, San Martino di Castrozza), tre venete (Asiago, Cortina d'Ampezzo e Pieve di Cadore) ed una abruzzese (Roccaraso, sulla linea Sulmona-Isernia); poi alla statistica sfuggono gli importanti contingenti costituiti dagli escursionisti domenicali che pure offrono un notevole contributo alle Stazioni considerate e alle molte altre non comprese nello studio. Comunque, dai dati pubblicati si rileva che la clientela delle nostre Stazioni invernali è prevalentemente nazionale. Sono registrati, nel quadrimestre dicembre 1931-marzo 1932, 18.632 arrivi e 159.550 presenze di Italiani, e 2141 arrivi e 17.620 presenze di stranieri. Il rapporto fra stranieri e nazionali si aggira intorno a un decimo, che è veramente scarso; ma esso si spiega con la considerazione che gli stranieri vengono in Italia d'inverno

a cercare piuttosto il sole che la neve. Fra le Stazioni considerate, offrono dati importanti di frequentazione e di presenze Cortina d'Ampezzo con 3654 arrivi e 37.727 presenze; Roccaraso con 3930 arrivi e 15.815 presenze; Ponte di Legno con 2259 arrivi e 4324 presenze; Bardonecchia con 1190 arrivi e 48.675 presenze; Courmayeur con 1409 arrivi e 17.186 presenze; San Martino di Castrozza con 1783 arrivi e 11.164 presenze; San Candido con 1418 arrivi e 9238 presenze. Per l'affluenza degli stranieri primeggia Cortina d'Ampezzo con 1194 arrivi e 11.815 presenze, seguita a grande distanza da Colle Isarco con 238 arrivi e 2340 presenze, da San Martino di Castrozza con 183 arrivi e 1533 presenze, e da Ortisei con 213 arrivi e 1115 presenze. Interessante infine riesce la statistica del movimento degli stranieri distinti per nazionalità. I soli Tedeschi segnano nel quadrimestre ben 1321 arrivi, sopra un totale di 2141 (più del 60 %), seguiti a grande distanza dagli Austriaci con 362 arrivi, dai Nord Americani con 77, dagli Inglesi con 72, dai Cecoslovacchi con 63. Cortina d'Ampezzo è la Stazione invernale che richiama il maggior numero di stranieri d'ogni nazionalità; Colle Isarco è molto frequentata da Tedeschi e Cecoslovacchi; Ortisei e Dobbiaco da Tedeschi e Austriaci.

Segnalazioni turistiche in esperanto.

Nei centri mondani in cui convergono turisti di ogni nazionalità, e parlanti le più disparate lingue, avvengono spesso curiosi ed anche spiacevoli incidenti dovuti all'inosservanza delle disposizioni locali sulla circolazione dei veicoli, rese pubbliche mediante cartelli indicatori compilati nella sola lingua nazionale.

Non essendo naturalmente possibile pubblicare gli avvisi in molte lingue, presso qualche centro della Riviera francese è stato recentemente adottato il sistema di esporre al pubblico dei cartelli indicatori bilingue, e cioè in francese ed in esperanto, poichè quest'ultima lingua, è, a quanto pare, sufficientemente usata nel campo pratico quale lingua sussidiaria comune.

Infatti a Nizza Marittima, a Cannes, ed in questi ultimi tempi a Cagnes-sur-Mer, sono stati esposti nuovi cartelli segnalatori del traffico stradale, qualcuno dei quali con le seguenti indicazioni:

«Sens interdit – Ne-permesita direkto» — *«Arrêt pour autobus – Halto por autobusoj»* — *«Dangereux – Dangero»* — *«Bureau de Police – Polic-Oficejo»* — *«Phares Interdits – Reflektoroj ne-permesitaj»*, ecc.

Pubblicazione del calendario turistico nazionale.

Era stata segnalata, in occasione dei Convegni della Federazione Alberghi e Turismo, l'opportunità di un calendario turistico nazionale che desse per tempo notizia, specialmente all'estero, delle manifestazioni che nel corso dell'anno avrebbero potuto suscitare l'interesse del pubblico straniero. Ora il voto sta per essere compiuto, poichè un comunicato del Commissariato per il Turismo annuncia che l'E.N.I.T. sta provvedendo alla compilazione del calendario turistico per il 1933, da diffondersi specialmente all'estero a scopo di propaganda. Il comunicato stesso invita tutti gli Enti, Comitati, Associazioni, Federazioni, Stazioni di Cura, Direzioni di Teatri, ecc., che organizzeranno nel corso del 1933 manifestazioni di vario genere, sportive, mondane, economiche, artistiche, religiose, ecc., atte a destare l'interesse del pubblico internazionale, a volere inviare quanto prima all'E. N. I. T. (Roma, Via Marghera, 2) tutte le notizie relative alle manifestazioni stesse.

L'organizzazione delle Associazioni «Pro Loco» nei centri minori.

Il R. D. L. 15 aprile 1926, che istituiva gli Enti Autonomi delle Stazioni di Cura Soggiorno e Turismo, ha potuto in un primo tempo essere inteso come una condanna per le Associazioni «Pro Loco», che così buona prova avevano fatto in molte località per la propaganda e l'organizzazione turistica e recettiva locale. Ora è ben vero che la citata legge creava nei centri di più spiccato carattere turistico e di soggiorno un organo amministrativo più idoneo all'esplicazione dei compiti già affidati alle «Pro Loco»; ma ciò non toglie che nelle località minori, ove non sussistono le condizioni per la costituzione di una Stazione legalmente riconosciuta, le iniziative locali, quali le ricordate «Pro Loco», possano continuare la loro opera quanto mai opportuna. A chiarimento di ogni dubbio, l'E. N. I. T. pubblica anzi che, seguendo le direttive impartite dal Commissariato per il Turismo, intende sviluppare e disciplinare la costituzione e il funzionamento degli organismi volontari di iniziativa ed azione turistica locale, denominati «Pro Loco». E' pertanto opportuno e conveniente che in tutte le località nelle quali prerogative di clima o di acque salutari, bellezza paesistica, opere d'arte, storia, tradizione, ecc., costituiscono ragione di un possibile richiamo turistico, uomini di buona volontà collaborino nell'azione provvida iniziata dall'E. N. I. T.

Cagliari, stazione invernale.

E' il titolo di un articolo — in forma di brillante lettera, scritto dal Prof. A. TARAMELLI all'illustre cultore d'arte Berenson, per invitare a soggiornare nella bella isola di Sardegna e particolarmente a Cagliari durante la stagione invernale — pubblicato nel fascicolo di dicembre de *«L'Albergo in Italia»*. Gli fanno corona: *Il nuovo Albergo Astoria* in Bologna, di G. SILVESTRI; *Le Terme di Castrocaro*, di G. TRISSELVI; *Levanto, perla della Riviera*, di U. TEGANI; nonchè importanti trattazioni di argomento alberghiero di B. SCOTTI, e le interessanti rubriche (Legislazione alberghiera, Fisco, Igiene, Notiziario) che sempre costituiscono la migliore integrazione dei varî articoli. Il numero di dicembre contiene anche l'indice della varia e importante materia trattata nel 1932.

FERROVIE

Nuove norme per i biglietti di andata-ritorno a prezzo ridotto.

Abbiamo già ricordato altra volta, dalle colonne di questa rubrica come l'Italia sia il Paese che accorda in maggior quantità, con maggior liberalità e, aggiungiamo ancora, con maggior frequenza, riduzioni e facilitazioni in occasione di feste, fiere, esposizioni ed altre manifestazioni. I biglietti di andata-ritorno che si rilasciano in tali occasioni sono soggetti a norme speciali, diverse cioè da quelle dei biglietti ordinari. Queste norme, che vengono ricordate di volta in volta, nelle pubblicazioni ufficiali dell'Amministrazione ferroviaria, sono già note alla maggior parte del pubblico: comunque noi pure le abbiamo ricordate anche in questa rubrica. Ora, con recente disposizione, le norme stesse sono state in parte modificate, con vantaggio per il pubblico, e pertanto non sarà superfluo indicare qui le principali, considerato fra altro che esse si applicano anche per i viaggi a Roma in occasione della Mostra della Rivoluzione Fascista, che ha lunga durata e portata.

La validità dei biglietti speciali di andata-ritorno, il periodo di distribuzione e la tariffa da applicare (cioè riduzione del 30 %, del 50 % o del 70 %) vengono stabiliti di volta in volta per ciascuna manifestazione: quindi gli interessati sono tenuti ad informarsene presso le biglietterie e le agenzie di viaggio, per non incorrere in facili errori, che possono dar luogo a contestazioni. L'acquisto del biglietto implica l'accettazione delle condizioni particolari che ne regolano l'uso.

I biglietti sono personali e quindi non cedibili: si tenga presente che la cessione è punita con sanzioni molto rigorose: tanto si ricorda, perchè facilmente molte persone, sia pure in buona fede, ritengono irregolarità di lieve conto il cedere, per esempio, ad un parente la sezione di ritorno di un biglietto di andata-ritorno. Diremo ancora che la cessione, oltre che dalla Amministrazione ferroviaria, è perseguibile con sanzioni penali. Per precisare il carattere personale del biglietto, il viaggiatore in partenza è tenuto ad indicare all'impiegato il proprio nome e cognome, onde siano riportati sul biglietto.

I biglietti si rilasciano su semplice richiesta, senza obbligo di presentazione di tessera o di altro documento, però può essere prescritto per il ritorno, oltre il timbro della stazione, la vidimazione da parte del Comitato della manifestazione: in tal caso il viaggiatore deve aver cura di far vidimare il biglietto dal Comitato *prima di presentarsi alla biglietteria*. Quindi tengasi presente che per il viaggio di ritorno, prima di iniziarlo, occorrono quasi sempre due visti sul biglietto: prima quello del Comitato, se non è stabilito diversamente nelle norme particolari della concessione; in secondo luogo, il visto della stazione di ritorno, *che è sempre obbligatorio*. Mancando il timbro del Comitato, il viaggiatore è sottoposto al pagamento del doppio della quota che sarebbe spettata al Comitato per tale visto, con un minimo di L. 10 anche nel caso che la timbratura sia gratuita. Mancando il timbro della stazione iniziale del viaggio di ritorno, è dovuto dal viaggiatore il pagamento del terzo del prezzo a tariffa ordinaria per tutto il percorso irregolarmente effettuato.

Il giorno di acquisto del biglietto non è computato nella validità. Il biglietto scade alla mezzanotte dell'ultimo giorno di validità e non è prorogabile (a meno che non sia diversamente detto nelle norme particolari della concessione, come è nel caso dei biglietti per la Mostra della Rivoluzione Fascista); però il viaggio di ritorno, anche nel caso che sia ripreso dopo una fermata, se iniziato prima della scadenza, può essere compiuto, purchè non si facciano più fermate intermedie.

Il viaggio di andata deve essere iniziato nello stesso giorno dell'acquisto del biglietto. Con i biglietti di percorrenza non superiore ai 200 km. non si possono fare fermate intermedie: con i biglietti invece di percorrenza superiore, si possono effettuare due fermate, tanto nell'andata, quanto nel ritorno, ciascuna delle quali non può durare oltre la mezzanotte del giorno successivo a quello dell'arrivo. Verificandosi che la fermata sia prolungata oltre i termini prescritti, il biglietto va regolarizzato a tariffa ordinaria e il viaggiatore va soggetto in tal caso al pagamento del prezzo dovuto, e al pagamento di una sopratassa eguale: dopodichè, se l'irregolarità si è verificata nella corsa di andata il biglietto è ancora valido per il ritorno e deve essere restituito al viaggiatore, perchè se ne possa servire; se l'irregolarità invece si riferisce alla corsa di ritorno, il biglietto viene ritirato.

Norme speciali sono stabilite per i viaggiatori in provenienza dall'estero.

Così le stazioni di confine, o di porto di mare, o di aeroporto (1), sono autorizzate a rilasciare ai viaggiatori che comprovino con passaporto di provenire dall'estero, biglietti di andata-ritorno validi per ritornare da una stazione diversa da quella di entrata.

Poichè i biglietti, oltrechè dalle stazioni di confine, possono essere anche rilasciati dalle agenzie all'estero, è ammesso che il viaggio di andata possa essere iniziato posteriormente alla data risultante dal timbro dell'agenzia.

Dopo di aver parlato genericamente delle nuove norme che regoleranno d'ora innanzi i biglietti di andata-ritorno a riduzione, non sarà superfluo di richiamare l'attenzione dei

---

(1) Sono da considerarsi stazioni di confine (o di porto di mare o di aeroporti doganali) quelle che servono le seguenti località: Ancona, Bardonecchia, Bari, Barletta, Bolzano, Breil, Brennero, Brindisi, Cagliari, Catania, Chiasso, Civitavecchia, Domodossola, Fiume, Fusine, Genova, Iselle, Livorno, Luino, Messina, Milano, Modane, Napoli, Palermo, Piedicolle, Piena, Pino, Postumia, Roma (Ostia), S. Candido, S. Dalmazzo di Tenda, Siracusa, Sondrio, Taranto, Tarvisio, Trapani, Trieste, Venezia, Ventimiglia.

nostri lettori su alcune delle principali norme particolari in vigore per i biglietti che si rilasciano in occasione della *Mostra della Rivoluzione Fascista*, ciò in considerazione della lunga durata di essa (dal 26 ottobre 1932 al 21 aprile 1933), della entità della riduzione e conseguentemente della gran quantità di persone che ne fruirà.

La validità dei biglietti è di 5 giorni per quelli rilasciati dalle stazioni distanti da Roma fino a 150 km.; di 10 per quelli rilasciati dalle stazioni distanti da Roma da 151 a 400 km.; di 20 giorni per i biglietti rilasciati dalle rimanenti stazioni della Rete; di giorni 30 per i biglietti rilasciati dall'estero.

E' ammessa la proroga fino ad un massimo di giorni 30 per i biglietti rilasciati da qualsiasi stazione della Rete e di giorni 60 per quelli rilasciati dall'estero: il viaggiatore dovrà pagare il 2 % del prezzo del biglietto per ogni giorno di proroga, con un minimo di pagamento del 20 %. Tengasi ben presente che i biglietti scaduti non possono essere prorogati.

Corrispondentemente ai sopra indicati quattro tipi di biglietti, la Mostra è autorizzata a riscuotere, per il timbro da apporre sul biglietto al ritorno: L. 3, L. 12, L. 20 e L. 25.

Il rilascio dei biglietti può anche essere richiesto in servizio ferroviario-marittimo con la Sardegna e con la Sicilia e da località di stazioni di ferrovie secondarie e scali di imprese di navigazione lacuale, ordinariamente ammessi in servizio cumulativo con la nostra Rete statale.

Dalle Amministrazioni ferroviarie estere ammesse al rilascio di biglietti in servizio diretto internazionale con l'Italia, per la circostanza vengono distribuiti appositi biglietti, *nel cui prezzo è già compreso l'importo del bollo per la Mostra*.

Infine, il biglietto speciale di andata-ritorno per la Mostra di Roma, dà la possibilità al viaggiatore che ne è in possesso, di fruire di ribassi e facilitazioni speciali per alcune combinazioni su percorsi delle tramvie e ferrovie secondarie di Roma, per escursioni in automobile a determinate località, organizzate da Società e da Enti turistici, per viaggi in aeroplano e anche per l'entrata in alcuni teatri principali della Capitale.

Come si vede, è tutto un complesso di notevoli facilitazioni che vengono offerte, delle quali certamente profitteranno in gran quantità italiani e stranieri per visitare ed ammirare la Capitale rinnovata nella sua veste esterna e nell'intimo dell'animo suo dall'opera possente del Fascismo.

Quando si rimborsa il biglietto di viaggio.

Può tornare utile al pubblico conoscere in quali casi è ammesso il rimborso del biglietto per viaggio non effettuato, o totalmente o parzialmente. Occorre innanzi tutto distinguere se si tratti di viaggio con biglietto in servizio interno o con biglietto in servizio internazionale.

Nel primo caso è ammesso il rimborso totale quando: *a*) la partenza del treno sia ritardata di un'ora e quando non vi sia posto disponibile nel treno; *b*) quando il viaggiatore non possa partire in seguito ad ordine dell'autorità politica o giudiziaria. E' ammesso il rimborso del prezzo proporzionalmente alla parte di viaggio non eseguito: *a*) quando il treno non possa proseguire la corsa e il viaggiatore non intenda profittare dei mezzi che l'Amministrazione ferroviaria fosse in grado di mettere a sua disposizione; *b*) quando, per causa di ritardo, manchi la coincidenza col treno corrispondente e il viaggiatore non intenda profittare dei mezzi che l'Amministrazione fosse in grado di mettere a sua disposizione. Aggiungono le condizioni di trasporto nell'ultima parte dell'art. 31: « In altri casi non si ammettono abbuoni ».

Non saremmo però completi se non aggiungessimo che l'Amministrazione ferroviaria non sempre si attiene rigidamente alle norme sopra riportate e che di sovente, in base a criteri di correntezza, che si sono sempre più venuti estendendo, accorda anche qualche rimborso totale o parziale, rinunciando così da parte sua ai suoi diritti e valendosi di poteri, che potremo chiamare discrezionali. Però qualche volta, trattandosi in sostanza di specie di transazioni, trattiene dal rimborso una quota parte, sia come rimborso di spese amministrative incontrate, sia anche come una specie di penale a carico del viaggiatore, il quale è venuto meno al contratto. Questo sistema è del resto in vigore anche presso le Amministrazioni ferroviarie estere e nei servizi diretti internazionali come vedremo appresso.

La necessità di fissare senz'altro norme per il rimborso totale o parziale dei biglietti non utilizzati è più sentita nel servizio internazionale, in quanto trattasi spesso di viaggiatori di passaggio, che non hanno tempo di attendere troppo.

Così noi troviamo senz'altro ammesso, nel caso di un biglietto che non sia stato per nulla utilizzato, il diritto al viaggiatore di ottenerne il rimborso, quale possa essere stata la causa della mancata utilizzazione e senza che egli sia tenuto in alcun modo a farla presente a sua giustificazione. La ferrovia deduce però dalla somma da rimborsare un diritto del 10 % con un minimo di franchi oro 0,50 ed un massimo di franchi 3, nonchè le eventuali spese dell'invio, a meno che il rimborso del biglietto non venga chiesto nello stesso giorno dell'emissione all'ufficio che lo ha distribuito, perchè allora il rimborso viene effettuato integralmente, cioè senza alcuna deduzione.

Nel caso invece di un biglietto che sia già stato utilizzato parzialmente, il rimborso è ammesso soltanto per causa di morte, di malattia, di infortunio sopravvenuto al viaggiatore o per altre cause imperiose di analoga natura. Allora viene restituita la differenza fra il prezzo totale pagato e la tassa corrispondente al percorso effettuato, dedotto però sempre il diritto del 10 %, calcolato come nel caso di mancata utilizzazione totale.

In ogni caso non vengono compresi nel rimborso i tributi (diritti fissi, bollo di Stato, ecc.),

i supplementi pagati per i posti riservati, le spese di confezione dei biglietti (per alcuni tipi di biglietti, come i combinabili internazionali) e le commissioni pagate alle agenzie per la vendita dei biglietti.

Presso tutte le Amministrazioni vige poi una disposizione di massima: non è fatto alcun rimborso per i biglietti smarriti. Per spiegare tale disposizione, che può sembrare eccessivamente draconiana, occorre tenere presente che il biglietto smarrito può essere utilizzato molto agevolmente da altri, dimodochè se le Ferrovie accordassero un qualsiasi trattamento di correntezza al viaggiatore che ha smarrito il biglietto, correrebbero l'alea di... accordare in definitiva un trasporto gratuito. Tuttavia, per alcuni tipi di biglietti a carattere strettamente nominale, pei quali debba farsi uso di speciale tessera con fotografia, sono ammesse eccezioni alla disposizione di massima, e in quei casi si fa anche luogo, dietro determinate formalità e garanzie, alla sostituzione del biglietto smarrito, mai però al rimborso. Così si fa, per esempio, per i biglietti di abbonamento italiani di validità superiore ai tre mesi.

La ferrovia Mantova-Peschiera.

Questa nuova importante linea che collegherà direttamente Mantova con il Garda passando attraverso la fertile vallata del Mincio è stata — giusta il R. D. 13 agosto 1932 — data in subconcessione alla S. A. Elettriche Romagnole. La Società inizierà subito i suoi lavori in maniera che la ferrovia possa entrare in esercizio nel prossimo anno, aumentando notevolmente l'efficienza della rete dell'Alta Italia.

La linea Napoli-Salerno elettrificata.

Hanno avuto inizio i poderosi lavori per la elettrificazione della linea Napoli-Salerno, che rientra nel grande programma di linee elettrificate. La centrale elettrica, coi relativi uffici, sarà impiantata presso la Stazione di Cava dei Tirreni, e la Stazione di Salerno sarà convenientemente ampliata e trasformata con la costruzione di numerosi sottopassaggi per i viaggiatori.

Elettrificazione della Pisa-Pisa Marina.

La ferrovia elettrica Pisa-Pisa Marina, in sostituzione di quella a trazione a vapore, ha iniziato il servizio regolare alla fine di settembre.

Quasi tutta la linea corre in sede propria e permette di raggiungere Marina di Pisa in 16 o 20 minuti, a seconda della categoria dei treni, mentre prima il tragitto richiedeva più di mezz'ora. Tra breve, essendo i lavori già iniziati, la ferrovia da Marina di Pisa, attraverso la folta pineta del litorale, raggiungerà Calambrone, il nuovo porto industriale di Livorno e poi Livorno, facilitando così le comunicazioni tra questa città e Pisa e valorizzando tutta la zona intermedia dove sorgeranno paesi e stazioni balneari tra il mare e la pineta.

I traffici ferroviari in Cirenaica.

Nel primo semestre dell'anno sono stati trasportati dalle Ferrovie della Cirenaica 45.359 viaggiatori, con un incasso complessivo di L. 412.766; le merci trasportate sommarono a tonn. 90.921, con un incasso di L. 1.104.733, ed i treni effettuati furono 2646, con una percorrenza di km. 112.024.

Questi sono dei risultati quanto mai soddisfacenti tenuto conto della piccola estensione di quella rete ferroviaria. Sono stati anche effettuati treni popolari che hanno riportato un buon esito, ed attualmente sono allo studio importanti miglioramenti per l'aumento della velocità commerciale dei convogli e per la istituzione di un servizio merci a grande velocità, con presa e consegna a domicilio.

Per l'unificazione del diritto ferroviario.

Le Amministrazioni ferroviarie europee sono pervenute, già da qualche tempo, prima per i trasporti di merci e poi per i trasporti di viaggiatori e di bagagli, a regolare i trasporti stessi con norme comuni, previste in due apposite Convenzioni, nel servizio internazionale. Permangono però presso le varie Nazioni, norme per il servizio interno che si discostano da quelle del servizio internazionale talvolta di molto fra nazione e nazione e talvolta anche fra amministrazione e amministrazione. Alcune di queste differenze, a chi consideri bene, sono basate sulle condizioni particolari dei traffici di ciascun Paese: in tali casi è fuori di discussione che queste diversità debbono permanere; ma vi sono anche differenze che non hanno più una tale ragione, e d'altra parte le esigenze dei traffici moderni importano sempre più la necessità di un ravvicinamento fra nazione e nazione, nè più nè meno come presso a poco simile è stato reso il materiale (vagoni, vetture, locomotive) e simile è stato reso il sistema di trazione e d'esercizio. Ora una importante proposta è in corso di studio presso le organizzazioni ferroviarie: quella di cercare di rendere il più che mai consimili le condizioni di trasporto anche del servizio interno, conformandole alle norme in vigore nel servizio internazionale. Sarà indubbiamente un lavoro molto lungo il pervenirvi, perchè per questo non occorre soltanto la buona volontà delle Amministrazioni ferroviarie: del resto anche questa buona volontà occorre provocare, perchè molte sono ancora le titubanze e le resistenze per mantenere in vigore vecchie disposizioni, le quali se talvolta hanno ragione di esistere, altra volta spiegano la loro esistenza puramente nella volontà di non voler modificare e non voler mutare. Bisogna riconoscere che questo tentativo delle organizzazioni ferroviarie internazionali per raggiungere un tale scopo, è lodevole dal punto di vista dell'interesse del traffico.

NAVIGAZIONE

Le navi più grandi del mondo.

Diamo qui l'elenco delle 11 più grandi navi attualmente esistenti nel mondo:

1.	*Majestic* (inglese)	tonn.	56.650
2.	*Rex* (italiano)	»	54.000
3.	*Berengaria* (inglese)	»	52.000
4.	*Bremen* (tedesco)	»	51.656
5.	*Leviathan* (americano)	»	51.000
6.	*Europa* (tedesco)	»	49.746
7.	*Conte di Savoia* (italiano)	»	49.000
8.	*Olimpic* (inglese)	»	46.439
9.	*Aquitania* (inglese)	»	45.647
10.	*Ile de France* (francese)	»	43.500
11.	*Empress of Britain* (inglese)	»	42.348

Seguono poi i vapori al disotto delle 40 mila tonnellate, tra i quali il *Paris* (francese) di 34.361 tonn., l'*Homeric* (inglese) di 34.351 tonn., l'*Augustus* (italiano) di 32.650 tonn., il *Roma* (italiano) di 30.000 tonn. e il *Mauretania* (inglese) di oltre 30.000 tonn.

Il caso del *Leviathan*, ritenuto fino a ieri il più grande vapore del mondo e come tale registrato per tonn. 59.957, è alquanto curioso. Esso è retroceduto nientemeno che al 5° posto, e ciò in seguito a revisione e a rettifiche della sua portata, effettuate dalla sua Compagnia armatrice, la *United States Lines*, la quale per tale fatto viene a risparmiare varie migliaia di dollari a viaggio per diritti e tasse portuali nei porti inglesi, francesi e tedeschi ove fa scalo.

Un «record» assicurativo.

Le due navi italiane *Rex* e *Conte di Savoia* sono le navi più fortemente assicurate che esistano al mondo. Esse sono infatti assicurate ciascuna per 2 milioni e 300 mila sterline. Il relativo importo è stato assunto in massima parte dalle Compagnie assicuratrici italiane, e solo per una quota trascurabile è stato coperto all'Estero. Una piccola quota, infine, che ancora rimaneva scoperta, è stata garantita dallo Stato con apposito Decreto-Legge.

Lo sviluppo della propulsione elettrica navale.

L'idea di impiegare — quale riduttore di velocità fra l'elica e la turbina — un complesso elettrico costituito da un generatore accoppiato direttamente alla turbina e da un motore di propulsione accoppiato all'elica ed alimentato da detto generatore, sorse dalla necessità di fare girare le eliche a velocità relativamente basse, sfruttando nel contempo gli elevati rendimenti delle turbine veloci. Questo sistema, oltre a presentare una maggiore sicurezza nei confronti degli ingranaggi, aveva tutti gli altri vantaggi della propulsione elettrica: grande facilità di manovra, elasticità di comando delle eliche e loro completa indipendenza delle macchine principali, grande silenziosità di funzionamento ed eliminazione delle vibrazioni dovute agli ingranaggi, possibilità di comandare completamente e direttamente la nave dal ponte con rapidità e precisione. In questo campo si ottengono vantaggi notevolissimi, frazionando in parecchi gruppi di piccola potenza unitaria la intera potenza necessaria per la propulsione. In tal modo, infatti, il peso dell'apparato motore viene a distribuirsi sullo scafo in modo più uniforme e le strutture di fondazione delle macchine risultano notevolmente ridotte. Inoltre si ottengono rendimenti assai elevati anche alle basse velocità perchè resta in servizio a pieno carico solo quel numero di generatori che basta a fornire la potenza propulsiva richiesta dalla nave.

Un ultimo ed importantissimo vantaggio è poi dato dal fatto che in caso di avaria viene posta fuori servizio soltanto una piccola percentuale della potenza e si può quindi continuare la navigazione anche a piena potenza, sovraccaricando uniformemente gli altri gruppi in funzione. Come osserva giustamente *La Marina Italiana*, la cosa assume grande importanza per le navi da guerra, nelle quali i diversi gruppi generatori possono essere installati in compartimenti stagni completamente separati gli uni dagli altri, evitando così di concentrare dei grandi macchinari di propulsione in un unico locale, punto vitale delicatissimo, che, se colpito, immobilizza le navi.

La gran marca di
CHIANTI
BROLIO
CASA VINICOLA
BARONE RICASOLI - FIRENZE

Anche la comparsa del motore Diesel con comando diretto delle eliche, non spostò i termini della questione, tanto che venne iniziata la costruzione di impianti motori con propulsione Diesel-elettrica dell'elica, e di alcuni di essi abbiamo dato notizia in questa Rivista. Notevoli sono anche qui i vantaggi di questo sistema nei riguardi della propulsione diretta con motore Diesel: essi sono sostanzialmente quelli già accennati a proposito della propulsione turbo-elettrica. Questo nuovo sistema si va pertanto diffondendo nella marina da guerra, ed anche in Italia si compiono seri studi ed esperienze in proposito. La S. A. Brown Boveri & C. ha ideato, in tale argomento, un nuovo sistema di propulsione Diesel-elettrica o turbo-elettrica con corrente alternata, sistema che permette di ottenere in modo semplicissimo la marcia in parallelo degli alternatori e la regolazione di velocità delle eliche a diverse andature. Le prove sperimentali eseguite con un impianto Diesel-elettrico della potenza di circa 900 HP hanno messo in evidenza le grandi possibilità di applicazione del sistema suddetto.

Un nuovo canale navigabile nel Delta Danubiano utilizzato da una nave italiana.

Il Delta del Danubio ha, come è noto, due canali, quello di Sulina e quello di S. Giorgio. Il primo viene accuratamente dragato dalla Commissione del Danubio, per mantenerlo libero alla navigazione. Come corrispettivo per tale sua prestazione essa impone diritti di transito e tasse assai onerose a tutte le navi che entrano od escono dal Danubio.

Il Capitano del vapore *Speranza*, per evitare il pagamento di tali tasse, si propose di accertare se il canale di S. Giorgio, per il quale nessuna tassa è dovuta, fosse anch'esso navigabile. Previ accurati sondaggi, riuscì infatti a percorrere senza alcun incidente il canale suddetto, giungendo al Porto di Bugaz in Bessarabia e ripetendo la stessa via nel viaggio di ritorno. Questa ardita impresa ha suscitato vivo interesse nei circoli marittimi internazionali.

SPORT

I Littoriali.

Le gerarchie fasciste seguono con particolare attenzione lo sport dei goliardi che occupa un posto preminente nel quadro dell'attività sportiva nazionale. Gli studenti italiani, che seppero brillare in tutti i campionati del mondo, hanno costituito un mirabile esempio di gagliardia e di disciplina, e le nuove falangi che parteciparono nello scorso maggio alla adunata dei primi Littoriali a Bologna, dimostrarono di continuare degnamente la magnifica tradizione sportiva dei goliardi italiani. Perciò nulla viene trascurato perchè questo magnifico primato fra tutte le Nazioni sia conservato e perchè la nostra gioventù accresca sempre più il suo prestigio nel campo fisico, in quello morale e in quello intellettuale.

In una riunione tenuta a Roma, fu stabilito che ai Littoriali dell'Anno XI che si terranno a Torino dall'1 all'8 maggio 1933 potranno essere ammessi tutti gli universitari fascisti e i laureati da non più di tre anni, che non abbiano compiuto il 28° anno di età. I Littoriali del prossimo anno comprenderanno tutti gli sport già ammessi nei Littoriali di quest'anno, con in più il volo a vela, il pattinaggio, l'hockey, il bobsleigh. I criteri per l'ammissione degli atleti alle gare saranno gli stessi adottati quest'anno, con l'esclusione cioè dei seniori da tutte le gare, eccettuate quelle di canottaggio. La partecipazione individuale alle gare di scherma sarà libera; per quella a squadre, invece, la partecipazione sarà limitata a due squadre per arma. Per quanto riguarda la parte disciplinare, non appena accertata la posizione irregolare di un concorrente, la squadra cui questi appartiene sarà esclusa dalla gara con tutti i suoi componenti; per i punti di partecipazione è stato stabilito che il punteggio sia costante

in tutti gli sport, indipendentemente dal numero dei concorrenti alle singole gare.

Il programma sarà completato da due nuove importanti aggiunte. La prima, a carattere artistico, perfezionerà l'iniziativa dei Littoriali della cultura, inserendovi quelli dell'arte. Questi comprenderanno pittura, scultura e architettura. Mentre per quest'ultima il soggetto sarà limitato a impianti sportivi in genere (case del goliardo, case del Fascio e del Balilla), le opere delle due prime dovranno ispirarsi a temi vari di carattere sportivo ed eroico, ma sempre nel campo prettamente fascista. La seconda che, avrà carattere militare, riguarda l'obbligatorietà del tiro a segno per tutti i componenti, secondo speciali norme. In relazione poi alle direttive del C. O. N. I. tendenti a immettere e sviluppare nella vita della donna italiana alcune tendenze sportive, è stato deciso che le studentesse universitarie saranno ammesse alle gare Littoriali di tennis, palla al canestro, nuoto e atletica leggera.

L'On. Starace ha poi disposto perchè la manifestazione dei Littoriali assuma quella importanza che le è dovuta come massima competizione sportiva degli universitari fascisti ed ha confermato che anche a Torino desidera vedere, come già a Bologna, presenti i Rettori delle Università italiane, affinchè continui a svilupparsi nel futuro quella cordialità di rapporti e di sentimenti che deve tener legate negli stessi ideali accademici la massa degli insegnanti e quella degli studenti fascisti.

Atletica.

La stagione internazionale atletica si è chiusa a Firenze a mezzo ottobre con l'incontro Italia-Ungheria. Non è stata una stagione molto affollata di gare, perchè il programma comprendeva l'Olimpiade di Los Angeles e cioè un numero che ogni altro soverchiava. Tuttavia, anche con una attività ridotta, l'atletismo ha potuto consentire un interessante spiegamento di forze nei tre incontri in cui fu allineata la squadra nazionale, nei due incontri che misero di fronte le rappresentative di diverse zone.

I tre incontri internazionali opposero la squadra italiana a quella svizzera a Zurigo, a quella austriaca a Udine, a quella ungherese a Firenze. Il primo avvenimento ebbe carattere di preparazione per la Olimpiade e nel complesso fornì quelle indicazioni che il comportamento dei nostri atleti a Los Angeles confermò quasi completamente. L'incontro Italia-Austria ebbe luogo nel corso della Olimpiade e quindi con la nostra rappresentativa ridotta nei ranghi, ma esso servì a mettere in evidenza le reclute e, soprattutto, a spingere i giovani a completare e a perfezionare la loro preparazione. Per ultimo il confronto fra

gli atleti italiani e quelli ungheresi avvenne due mesi dopo l'Olimpiade, ma nella assenza di qualche buon elemento nazionale, provato dalle fatiche di una stagione molto attiva.

Le tre vittorie in questi tre urti con le rappresentative straniere furono dai nostri atleti conseguite in modo assai convincente, a riprova che il nostro atletismo dispone di ottimi elementi che ad ogni uscita si perfezionano e si migliorano. E' indubbio che l'incontro di maggior importanza fu quello di Firenze contro gli ungheresi, reputati fra i migliori atleti d'Europa. Il rendimento degli ungheresi fu in quasi tutte le gare superiore o identico al previsto e se qualche lacuna fu avvertita, ciò soprattutto dipese dal clima troppo rigido che non consentì di raggiungere confortanti risultati tecnici. La squadra ungherese nel corso di 12 mesi mise al suo attivo successi contro la squadra di Finlandia, contro la selezione di Berlino e, più recentemente e nel modo più netto, contro la Polonia. Per gli italiani aver battuto, sia pur di misura, la squadra di Ungheria, è veramente un titolo non disprezzabile, tanto più se si tien presente che l'Ungheria, dominatrice della Finlandia che sfoggia atleti di classe e lanciatori di grido, ha per questa vittoria conquistato un posto di primissimo piano.

La squadra italiana si era già incontrata sei volte contro l'Ungheria ed una sola volta aveva potuto superare i forti avversari, precisamente nell'autunno 1927 a Bologna. Questo successo si è ripetuto anche quest'anno quasi nelle stesse condizioni, ma esso ha suggellato la superba stagione al cui vertice stanno le brillanti affermazioni olimpioniche e ha fornito un ottimo auspicio per il prossimo avvenire. Infatti nella prossima stagione 1933 gli atleti italiani sono fin da questo momento chiamati a svolgere una attività assai seria, perchè si dovranno incontrare in patria con l'Inghilterra e con la Germania e all'estero con la Francia a Parigi e con l'Austria a Vienna, in un complesso di riunioni nelle quali dovranno essere allenati a dovere, se vorremo avere qualche buona probabilità.

Negli incontri internazionali con squadre regionali, si deve rilevare che la selezione torinese battè quelle di Ginevra e di Lione, prendendosi la rivincita della sconfitta dello scorso anno, mentre la squadra veronese della Bentegodi fu battuta di stretta misura dalla formazione di Zurigo, la quale, per altro, disponeva di alcuni elementi della propria squadra nazionale.

A prescindere dalle vittoriose affermazioni olimpioniche, di cui abbiamo già riferito fin da tre mesi fa, merita di esser segnalata la vittoria che in ottobre ottenne Fanelli nella maratona di Torino, nella quale egli potè, seguito da Cenghini, battere specialisti di

Svezia, Francia, Svizzera e Belgio. Il quadro dei successi internazionali italiani nelle competizioni atletiche del 1932 si completa con il trionfo di Pretti nei campionati inglesi di marcia dei 50 km. e con quello di Beccali in una gara di 1500 metri a Colonia, che sembrava una chiara designazione per la sua grande vittoria olimpionica.

Tennis.

Sui campi del Littoriale, a cura della Bologna Sportiva, si svolsero in ottobre in un unico torneo, come del resto avviene ovunque, i Campionati italiani. Assenti De Morpurgo residente a Praga e De Stefani che veleggiava dall'America verso l'Italia, Giovanni Palmieri, non molto giovane di anni, ma giovane di carriera, conquistò l'ambitissimo titolo dinnanzi ad Augusto Rado, classificatosi al secondo posto, dopo che entrambi ebbero eliminato il campione 1931, De Minerbi. I due primi del Campionato 1932 provengono entrambi da classi socialmente modeste e ciò conferma che il tennis non è più ormai uno sport limitato a talune classi, ma è praticato da ogni categoria di giovani.

Per quanto i risultati del Campionato italiano, disputato in un sol torneo, possano risentire delle non perfette condizioni di forma di qualche concorrente, pure esso ha posto in prima linea coloro che erano stati messi in evidenza dalla loro attività nel corso della laboriosa stagione. Infatti Palmieri aveva coperto, salvo che nel primo incontro, il ruolo di numero due nella Coppa Davis; e Rado, per quanto non avesse mai partecipato ad incontri per la Coppa stessa, si era confermato a più riprese il migliore dopo di lui.

In campo femminile Lucia Valerio, che da sei anni consecutivi aveva conquistato il Campionato femminile, non essendo perfettamente a punto ed avendo partecipato dopo un lungo periodo di assenza dalle gare importanti, non trovò troppo agevole conquistare

il suo settimo Campionato che riuscì a strappare, grazie alla maggiore varietà di colpi del suo repertorio e alla sua maggior solidità morale nei confronti delle sue pur brillanti avversarie, di cui la Elsa Riboli fu indubbiamente quella che impegnò maggiormente la campionessa. Anna Luzzatti, colse un lusinghiero doppietto riportando con Palmieri il misto e con la Riboli il doppio per signore. Rado-Palmieri vinsero il doppio-uomini, facilitati nel loro compito dalla regolare eliminazione di Del Bono-Gaslini.

I recenti Campionati misero in evidenza molti giovani, come Stefano Mangold e Sandro Fè d'Ostiani, vincitori dei gironi eliminatori, come Cesura, come Canepele e come altri sui quali si deve contare per il prossimo avvenire, perchè il tennis ha bisogno che i ranghi si rinnovino e si popolino di elementi freschi e valorosi.

Ciclismo.

Il 28° Giro di Lombardia ha chiuso il calendario delle grandi corse ciclistiche su strada ed ha suscitato un mondo di discussioni per la mancata partecipazione del campione del mondo, Alfredo Binda, e del campione d'Italia, Learco Guerra. Il primo preferì partecipare a corse americane di Sei Giorni, il secondo non volle — a quanto si disse — compromettere in una corsa non facile il suo titolo e il complesso di sue recenti vittorie. Per questi ritiri parve che la gara dovesse essere alla mercè delle schiere giovanili, di cui è così ricco il ciclismo nazionale. Invece furono proprio due esponenti della vecchia guardia, e cioè Negrini e Piemontesi, quelli che misero d'accordo dopo 265 km. di percorso i superstiti della combattutissima gara conchiusasi alla media di 30 km. 500 circa.

Quattordici uomini finirono in gruppo la ventottesima edizione del Giro di Lombardia, ma questi sarebbero stati assai meno, se nell'ultimo tratto, cioè da Varese a Milano, la gara non avesse subìto un brusco rallentamento. Dopo i primi 130 km. della corsa un giovane animoso, Firpo, sorprese tutti e, combattendo con l'ardimento e l'ardore propri della giovane recluta non ancora maturata di esperienza, riuscì ad acquistare un vantaggio di circa sette minuti. Bertoni e Cipriani avevano inseguito con maschia decisione e in questa meravigliosa rincorsa si erano pressochè esauriti. Firpo era stato da essi raggiunto e dopo Varese scontava il suo generoso ardimento. Dal canto loro Mara, Piemontesi, Negrini, Canazza e Rimoldi concludevano a Bizzozzero un inseguimento che durava da qualche ora e non erano in grado di spendere nuove energie, quando raggiunsero i primi. Non deve quindi destar meraviglia se Grandi, Rovida, Pancera, Vitali, Teani e Fraccaroli, approfittando della diminuita andatura, riuscirono in seguito a riportarsi nel gruppo e se poi non trovarono, al pari degli altri, l'energia di tentare qualche distacco. Per spiegare il contegno dei componenti il gruppo di testa, da Bizzozzero allo Stadio Civico di Milano, bisogna esaminare le posizioni dei concorrenti al passaggio da Varese. Tra i primi, che erano Bertoni e Cipriani e gli ultimi, Grandi, Pancera e Fraccaroli, correvano cinque buoni minuti. Stanchi i primi, lanciati i secondi in una rincorsa affannosa e faticosissima, appariva logico che, avvenuto il congiungimento, nessuno avesse più il coraggio di osare.

Nel plotone di quei quattordici concorrenti vi erano tutti i superstiti della durissima fatica che dopo il controllo rifornimento di Onno e nel corso di cinque ore di gara aveva provocato tanti crolli ed esaurite tante energie. Di quel gruppo tre soli erano i superstiti della violentissima gara scatenata sulle salite: Bertoni che aveva partecipato a tutte le fasi; Firpo che aveva tentato il colpo clamoroso; Cipriani che era rinvenuto assai forte alla distanza, confermando una classe già rivelata in precedenti occasioni. Gli altri componenti del gruppo di testa erano già stati battuti nelle fasi dove più violenta si era accesa la mischia. Bertoni, Firpo e Cipriani sono effettivamente esponenti della nuova generazione ciclistica che forse sarebbe stata più rispondente alla realtà emersa nel corso della gara, se uno di essi fosse riuscito a segnare il proprio nome in coda ai precedenti ventisette vin-

citori della più anziana fra le superstiti gare italiane dei corridori professionisti.

Sulla pista dello Stadio Civico dell'Arena invece non tutti si trovarono a loro agio e non tutti, troppo affaticati, furono in condizioni di battagliare allorchè il ritmo della gara divenne più violento. Ed allora si fecero avanti i più disposti, i più energici, i più tattici. E di queste schermaglie dovevan trar profitto gli anziani e fu Antonio Negrini di Molare, brillantissimo negli ultimi anni della luminosa carriera di Girardengo, quegli che seppe trar profitto anche della precipitata e intempestiva azione di Piemontesi per strappare un successo che nessuno gli aveva pronosticato e che forse neppur lui aveva sperato con il mettersi in corsa. Ad ogni modo la gara, che ha dimostrato una volta ancora la forza di richiamo dello sport ciclistico, ebbe, anche nella assenza degli assi maggiori, il fervido consentimento delle folle che si addensarono appassionate e plaudenti su tutto il percorso della popolarissima competizione.

Motonautica.

In una delle ultime giornate dello scorso ottobre il Conte Theo Rossi di Montelera ha conquistato all'Italia un nuovo *record* del mondo. Dopo i due falliti tentativi di Venezia, del settembre, il valente motonauta non desistette dal suo intento e, preparato a dovere il suo bellissimo scafo Montelera XII, costrutto da Cinti, e messo a punto il motore Maserati 1500 cmc., si è portato a Gardone e su quella base misurata, che nel giorno del tentativo presentava condizioni quasi ideali, riusciva completamente nel suo intento. Debitamente controllato secondo i regolamenti internazionali il Conte Rossi percorse le due basi obbligatorie nei due sensi, segnando i seguenti tempi e queste medie:

Prima base: percorso in 1′ 11″ 1/5 alla media di km. 93,691 (miglia marine 50,56); seconda base: percorso in 1′ 14 3/5 alla media di km. 89,420 (miglia marine 48,25), ottenendo quindi una media delle medie di km. 91,555 (miglia marine 49,40) che costituiscono il nuovo *record* del mondo della classe *racer* da 1500 cmc. Il precedente *record* era detenuto dallo scafo Miss Ricco, con motore Miller, il quale, pilotato da Snobby, aveva raggiunto a Balboa nel 1929 la media di 84,7 km. e di miglia marine 45,7. Il Montelera XII di Rossi ha dunque superato il vecchio *record* di ben 6855 metri e non è improbabile che i massimi ottenuti il 28 ottobre non possano essere dallo stesso scafo nuovamente migliorati nelle stesse propizie acque di Gardone.

Lo scafo che ha così brillantemente conquistato il nuovo *record* è, come si è detto, opera del Cinti di Venezia, ha una lunghezza di m. 4,95 e una larghezza di m. 1,60. Il

motore Maserati 1500 gira a un regime massimo di 5000 giri, sviluppando circa 120 cavalli. Con questa nuova conquista sommano a cinque i *records* italiani che compariranno nelle tabelle dei *records* mondiali del 1932 e cioè quello di Becchi nella serie 12 litri, quello di Ruspoli nella serie 6 litri, quello di Rossi di cui abbiamo detto e i due *records* di fondo per fuori-bordo di Salvi e di Castiglioni.

Automobilismo.

La Commissione Sportiva della Associazione Internazionale degli Automobili Clubs riconosciuti, nella sua riunione di metà ottobre a Parigi, avendo constatato che il numero delle prove di cui i clubs domandano la iscrizione nel Calendario sportivo internazionale aumenta ogni anno in proporzioni tali che diviene impossibile dare soddisfazione a tutti gli interessati, si è trovata nella necessità di proporre la soppressione di alcune prove di nuova creazione ed ha incaricato uno dei suoi membri di studiare per il 1934 una regolamentazione più severa delle iscrizioni.

La stessa Commissione ha trattato in seguito la questione della formula internazionale delle corse ed ha stabilito che per il 1933 non sia imposta alcuna formula speciale, essendo lasciata piena libertà ai costruttori per la cilindrata, il peso, il carburante, ecc. Su proposta dell'Automobile Club di Francia fu poi decisa per il triennio 1934-35-36 una formula internazionale con limitazione di peso e percorso minimo. Il peso massimo del veicolo con le sue quattro ruote, senza acqua, senza carburante, senza lubrificante, senza pneumatici e senza ruote di ricambio non potrà superare i 750 kg. La carrozzeria ad uno o due posti avrà una larghezza esterna minima di 850 millimetri su una altezza minima di 250 millimetri. Queste due dimensioni dovranno essere misurate a piombo dal sedile del conduttore. Il percorso minimo è fissato in 500 km.

Il ripetersi dei raduni, che dimostra la voga che questa forma di attrazione sportiva ha raggiunto specialmente nei grandi centri balneari e nelle stazioni climatiche, ha convinto la Commissione Sportiva come sia utile disciplinarli e pertanto fu nominata una Sottocommissione di otto membri con l'incarico di elaborare un regolamento generale dei raduni. Questa Sottocommissione si riunirà a Monte Carlo, immediatamente dopo il raduno internazionale del 30 prossimo gennaio.

Alla seduta del Calendario sono state fissate le seguenti date per le manifestazioni automobilistiche internazionali che avranno il loro svolgimento in Italia nella prossima stagione:

Marzo 19: 7° Gran Premio di Tripoli; aprile 8-9: 7ª Coppa delle Mille Miglia; aprile 30: 9° Circuito di Alessandria, «Pietro Bordino»; maggio 14: 24ª Targa Florio; maggio 28: 9° Premio Reale di Roma; giugno 18: 10ª Pontedecimo-Giovi; giugno 25: Gran Premio d'Italia; luglio 2: 13ª Susa-Moncenisio; luglio 30: 13° Circuito del Montenero, Coppa Ciano; agosto 15: 9ª Coppa Acerbo; agosto 27: Corsa in salita allo Stelvio; settembre 10: Gran Premio di Monza; settembre 17: Gran Premio di Venezia; settembre 24: 5ª Coppa del Gran Sasso.

Complessivamente il Calendario internazionale comprende una sessantina di manifestazioni da svolgersi da fine gennaio ai primi giorni d'ottobre: ma, come è noto, le prove di ogni Nazione si arricchiscono di tutte quelle che sono soltanto aperte ai concorrenti nazionali. Se si dovesse farne un elenco, questo comprenderebbe non meno di cinquecento manifestazioni.

Sulla pista di Brookland, T. Eyston, su Riley sei cilindri 1500 cmc., ha battuto il 28 ottobre il *record* mondiale delle 200 miglia, stabilito tre anni fa da Arcangeli su Talbot, coprendo tale distanza in 1 ora 47' 28" 5/10 alla media oraria di km. 179.689.

MOTOCICLISMO

L'Esposizione motociclistica di Milano.

Dal 14 al 22 gennaio prossimo verrà tenuta come di consueto a Milano la 14ª Esposizione Internazionale del Ciclo e del Motociclo, che assumerà una particolare importanza. E' noto che gli industriali inglesi decisero un anno fa di sospendere nel 1932 la loro Esposizione nel Salone dell'Olympia di Londra, che tenne sempre il primissimo posto fra le Esposizioni europee delle motociclette. Il Salone di Parigi dell'ottobre scorso, importantissimo per quanto riguarda le automobili, non ebbe un grande rilievo per la mostra motociclistica. Sospesa l'Esposizione di Londra, priva di grande interesse internazionale quella di Parigi, non ancora assurta a grande rinomanza quella di Bruxelles e non ancora risorta, dopo la sospensione di un paio d'anni, quella di Berlino, si può legittimamente riconoscere che la Mostra di Milano sarà la più interessante e completa di quelle organizzate in Europa, tanto più che tutta l'industria motociclistica nazionale sta preparandosi con il maggior impegno a costrurre nuovi tipi, mentre molte case straniere rappresentate nel nostro Paese non tralascieranno di esser presenti con i prodotti più recenti destinati al commercio nella stagione imminente.

L'accordo fra il R. A. C. I. ed il Reale Moto Club d'Italia per la quota d'aggio sulla tassa dei motocicli.

Come è noto, il R. A. C. I. è stato dal Governo incaricato della riscossione delle tasse automobilistiche e motociclistiche, per le quali percepisce un aggio. D'altra parte il motociclismo ha assunto in Italia, specialmente in questi ultimi anni, uno sviluppo notevolissimo (le ultime statistiche del 31 dicembre 1932 danno un totale di 95.518 motociclette, escluse, naturalmente, le motoleggere) e il contributo finanziario dato direttamente dai motociclisti al R. A. C. I. era divenuto notevolissimo senza, d'altra parte, che ad esso corrispondesse una adeguata prestazione di servizi.

Coll'accordo testè intervenuto fra le due massime organizzazioni motoristiche italiane, il R. A. C. I., pur continuando a riscuotere direttamente la tassa anche sui motocicli, cede al R. M. C. I. la quota d'aggio relativa a tale tassa, al netto delle spese di gestione. Il R. M. C. I. viene così a poter disporre di rilevanti fondi, che gli permetteranno di esplicare in modo sempre migliore la sua funzione di propaganda ed assistenza nei riguardi dei suoi associati.

Abbiamo tenuto a mettere in evidenza questo accordo, sia per la sua importanza intrinseca, sia perchè prelude ad una più intima e cordiale intesa fra i due Enti suaccennati, con evidente e cospicuo vantaggio di tutti i motoristi italiani.

La franchigia per l'importazione temporanea di cicli e motocicli dalle Colonie Francesi a quelle Italiane e viceversa.

L'Amministrazione doganale francese ha esteso ai Soci del T. C. I. residenti nelle Colonie e Possedimenti italiani la facoltà di importare temporaneamente in franchigia in territorio francese velocipedi e motocicli semplici, su presentazione dell'apposita tessera (*carte de passages en douane*) che viene rilasciata dal T. C. I.

L'Amministrazione doganale italiana ha accordato la reciprocità di trattamento per i Soci del Touring Club de France residenti nelle Colonie francesi e nei Paesi sottoposti a protettorato francese.

« Come l'Italia rifà le sue strade ».

E' questo il titolo di un interessante articolo comparso nella *Revue Automobile* di Berna, articolo nel quale la autorevole Rivista dell'Automobile Club Svizzero mette in rilievo, con simpatiche parole di elogio, il rinnovamento stradale italiano. Osserva anzitutto che l'Italia, avendo come gli altri Stati dei disoccupati, fu il primo Paese che si propose e realizzò il programma della costruzione di strade per occupare una parte dei suoi operai rimasti senza lavoro. Il problema delle vie principali, e non soltanto delle autostrade, costituisce una delle maggiori preoccupazioni dello Stato, e per conseguenza questo ha pensato a trasformare le strade per renderle atte alla circolazione delle automobili, allargando, per esempio, a 7 ad 8 metri delle antiche strade e provvedendole di adatti rivestimenti. Cita, come esempio tipico, il lavoro fatto sulla via Aurelia e le esperienze effettuatevi per giungere ad un tipo definitivo di rivestimento.

Un raccorciamento sulla Baveno-Pallanza.

E' stato recentemente approvato un progetto per una strada che da Feriolo giungerà direttamente a Fondo Toce, seguendo l'estuario del fiume. Essa accorcia di 9 km. la distanza fra le due rive del golfo delle Isole Borromee. Finora infatti non si poteva seguire interamente il contorno di questa baia meravigliosa: bisognava lasciare il lago a Feriolo, prendere la strada che conduce a Gravellona, attraversare il corso inferiore del Toce e discendere il corso del fiume fino a Fondo Toce, dove si ritrovava la riva del lago. In avvenire quindi la strada che viene da Milano e si dirige al Nord a Domodossola ed al Sempione, ad Est verso Locarno ed il Gottardo, si biforcherà a Feriolo per la linea del Gottardo, anzichè a Gravellona.

Reti stradali nel vicino Oriente.

Il totale delle strade esistenti nel vicino Oriente alla fine dello scorso anno è stato approssimativamente valutato dalla « Foreign Construction Division » del Dipartimento del Commercio Americano in 46.869 miglia, con un aumento del 16 % sulla corrispondente cifra del 1928, pari a 40,094 miglia.

Riportiamo nella seguente tabella i dati chilometrici dello sviluppo della rete stradale nei singoli Paesi del vicino Oriente durante l'ultimo triennio:

Paesi		1928	1929	1930
Arabia	Km.	645	1.055	1.055
Cipro	»	2.888	2.920	2.920
Egitto	»	3.346	3.346	3.965
Iraq	»	1.559	4.800	4.800
Palestina	»	1.232	1.256	1.256
Persia	»	6.587	7.109	7.953
Siria	»	4.998	5.015	5.420
Turchia	»	18.839	19.500	19.500
Totale	Km.	40.094	45.001	46.869

Per quanto si noti attualmente una certa attività nei lavori stradali da parte dei vari Governi dei Paesi del vicino Oriente, tale attività, per deficienza dei fondi necessari, non è suscettibile di sviluppi notevoli.

Passiamo ad esaminare qui di seguito le condizioni delle reti stradali di alcuni Paesi del vicino Oriente.

Aden. – Ad Aden vi sono appena 30 miglia di strade che meritino tale nome; l'unica strada importante è quella che dalla città di Aden porta al villaggio di Lahej.

Cipro. – L'isola di Cipro possedeva nel 1925 una rete stradale di circa 2500 miglia, di cui circa 1500 percorribili da autoveicoli; nel 1926 sono state però costruite nuove strade per circa 55 miglia.

Egitto. – Alla fine dello scorso anno l'Egitto possedeva circa 4000 miglia di strade, di cui però neppure 300 in *macadam*. Le principali strade sono: la Cairo-Luxor, che copre circa 450 miglia; la Cairo-Porto Said e la Cairo-Alessandria.

Iraq. – L'Iraq ha una rete stradale ridottissima e del tutto insufficiente ai bisogni del Paese, e non è in vista alcun progetto di costruzioni e miglioramenti stradali.

Palestina. – La rete stradale della Palestina è pari a circa 1250 miglia, di cui circa 420 sono in *macadam* ed il rimanente a fondo terroso non battuto. In genere le strade migliori sono: quella che congiunge Safed ad Hebron, quella che da Giaffa porta alle rive del Giordano nonchè quella che va da Haifa a Nazareth ed al lago Tiberiade.

Persia. – In Persia scarse sono le strade che meritino realmente tale nome, per quanto la rete stradale sia, sulla carta, di un'estensione di 7953 miglia. Della rete stradale persiana solo 186 miglia sono ricoperte da *macadam*; la maggior parte delle strade principali presenta dei tratti in condizioni discrete alternati ad altri che debbono essere considerati soltanto quali sentieri buoni per cammelli. Il Governo ha in progetto la costruzione ed il miglioramento della rete stradale, non appena ne avrà i mezzi, in quanto finora il reddito della tassa statale è appena sufficiente alla manutenzione, nelle condizioni attuali, della rete.

Siria. – L'estensione della rete stradale siriaca è di 5420 miglia, di cui 1450 a *macadam*, il resto a fondo terroso non compresso. Finora l'attraversamento del deserto siriaco ed i regolari servizi di comunicazione con Bagdad sono compiuti senza l'ausilio di strade; ma in ogni altra regione della Siria si sente sempre più il bisogno di nuove linee di comunicazioni stradali.

Turchia. – Alla fine del 1930 la rete stradale turca ammontava a 19.500 miglia, di cui 16.900 circa a fondo terroso e circa 2300 a massicciata; non tutte le strade però sono attualmente in condizioni da permettere il traffico automobilistico.

POSTE E TELEGRAFI

Cartoline e telegrammi riguardanti partite a scacchi.

Le cartoline con scacchiere stampate nel verso e con cifre e lettere manoscritte indicanti la soluzione di problemi scacchistici vengono considerate e tassate come corrispondenze epistolari.

I telegrammi diretti all'Unione delle Repubbliche dei Sovieti (U.R.S.S.) spediti da persone ed enti che si occupano di partite scacchistiche, possono essere redatti usando il codice « Utemann » il quale è stato formato appositamente per le comunicazioni del genere.

Le tariffe della posta aerea ridotte.

Alle sopratasse speciali, dovute per il trasporto aereo delle corrispondenze postali impostate nel Regno e dirette all'estero, sono state apportate riduzioni.

Le sopratasse per tutti i Paesi dell'Europa, che variano tra le due e le tre lire, sono state modificate in L. 0,75 per ogni 20 grammi e per ogni specie di corrispondenza.

Scambio di vaglia con l'Unione dell'Africa del Sud.

E' stato attivato il nuovo servizio di scambio dei vaglia postali internazionali fra l'Italia e la Colonia inglese dell'Unione dell'Africa del Sud. I vaglia telegrafici non sono ammessi. Il limite massimo d'importo di ciascun vaglia è di L. 2000 per i vaglia provenienti della Colonia del Sud Africa e di L. 1000 per quelli emessi in Italia. La conversione dell'importo in franchi-oro viene effettuata al cambio, per ora, del 278 per cento. Le tasse sono uguali a quelle stabilite per la Gran Bretagna.

VARIE

Per la difesa dei nostri boschi !

Il Comitato Nazionale Forestale, che sempre maggiori benemerenze va acquistandosi per la continua opera di fervida propaganda, ha promosso e curato la stampa di un interessantissimo volume intitolato: *Difendiamo i nostri boschi* (1), scritto dal Prof. Lino Vaccari, ben noto per i suoi numerosi lavori di chiarissima e precisa volgarizzazione scientifica.

Il compianto primo Presidente del Comitato Nazionale Forestale, Arnaldo Mussolini, avrebbe dovuto scrivere la prefazione del libro; il Suo successore, S. E. Starace, animato anch'esso di molta fede e insieme di grande devozione per lo Scomparso, si è limitato a riportare alcuni brani dei Suoi scritti e discorsi forestali, ricordandone altresì la nobile fatica di apostolo e incitando specialmente i giovani a trarre «saldezza di propositi e di fede per la formazione e il perfezionamento della coscienza forestale, indispensabile all'Italia montana, decisamente voluta dall'Italia Fascista».

Il Prof. Vaccari ha saputo raggiungere, si può dire in maniera perfetta, l'equilibrio fra l'esattezza scientifica degli argomenti e la forma schiettamente divulgativa. Il libro è scritto con linguaggio veramente facile, chiaro, e sovente pittoresco.

I primi tre capitoli descrivono diffusamente i gravi danni risentiti dalla pianura e dalla montagna per effetto delle irregolarità meteorologiche e specialmente del disordine idrico, nonchè delle varie altre forze disgregatrici. Nel IV capitolo l'A., segue, passo per passo, le successive tappe che portano dalla roccia nuda alla foresta; e nel V quelle del processo opposto, mettendo giustamente in evidenza il predominio dell'azione umana; mentre nel capitolo successivo accenna alle resistenze attive e passive che le piante, del bosco e del pascolo, oppongono all'iniziarsi e al progredire della disgregazione.

L'ampio riassunto che l'A. fa, nei capitoli VII e VIII, dell'influenza delle foreste sul clima e sul regime idrico può considerarsi davvero prezioso, non solo per chi abbia poca conoscenza della materia, ma anche per chi non voglia consultare molti libri e riviste, per avere un'idea completa degli studi anche più recenti sull'argomento. L'azione mitigatrice e regolatrice del bosco appare evidente e priva delle tante esagerazioni favorevoli e contrarie alla sua efficacia, che ancor oggi si vedono spesso affermate anche da persone che dovrebbero essere bene informate.

Particolareggiati e chiari sono i capitoli sull'importanza economica del bosco, sugli effetti, spesso disastrosi, della irregolarità dei pascoli in montagna, e sulle varie industrie che utilizzano il legname come materia prima. Qualche osservazione si può fare circa l'industria degli estratti tannici, poichè è ben vero che essa assorbe alcune centinaia di migliaia di tonnellate annue di legname, ma non per questo va considerata assolutamente rovinosa e condannabile. Le disposizioni legislative in proposito e l'attenta vigilanza della M. N. Forestale sono garanzia sufficiente perchè i nostri castagneti possano venir conservati, pur soddisfacendo i bisogni di una regolata industria estrattiva.

Nel capitolo XII, oltre a fermarsi sul grande valore estetico dell'albero non solo nella campagna, ma anche e più nei centri abitati, lungo le strade, nelle ville, nei luoghi di riposo, l'A. rievoca l'importanza simbolica delle piante che, oggetto di un particolare culto fin dall'antichità, costituiscono oggi, nei Parchi di Rimembranza, un ricordo vivente degli Scomparsi nella grande guerra. Il capitolo menziona anche alcuni alberi notevoli per le loro dimensioni o longevità, o celebri per eventi storici.

Ricchi di molte interessanti notizie sono i capitoli sulle cause nemiche e quello sulla fauna del bosco e del pascolo, contenendo il primo una trattazione generale delle diverse categorie di avversità e il secondo accenni alla scarsezza di selvaggina, sue cause determinanti e rimedi da attuare.

Le cinquanta pagine del capitolo XV («Come vive una pianta») espongono, con mirabile concisione e chiarezza, tutto quanto maggiormente importa conoscere sulla struttura morfologica e anatomica, nonchè sui processi fisiologici delle piante.

Alle informazioni sulle condizioni forestali nei vari Paesi del mondo, del capitolo XVI, segue una rapida esposizione della necessità, in Italia, di un'attiva propaganda forestale; degli scopi della festa dell'albero; dei compiti della Milizia Nazionale Forestale e del Comitato Nazionale Forestale e, infine, dell'attività delle pubblicazioni di propaganda (*Bosco, Alpe*). A conclusione, il Prof. Vaccari inneggia caldamente all'avvenire forestale della nostra Patria.

In complesso il libro, per la sua forma, per le numerosissime nitide e significative fotografie, per la organicità e completezza della trattazione, risponde pienamente allo scopo per cui è stato scritto.

Siamo sicuri che l'interesse dell'argomento, la bella veste tipografica e il prezzo minimo renderanno possibile una rapida e larga diffusione, anche nelle campagne, di questo volume che Arnaldo Mussolini voleva destinato particolarmente ai giovani.

A. d. Ph.

(1) Comitato Nazionale Forestale - Roma, Palazzo del Littorio.

Duemila opere di architetti italiani esistono in Russia.

In seguito a richiesta del Governo italiano l'Accademia di Storia della cultura edilizia di Leningrado ha terminato il lavoro relativo alla registrazione delle costruzioni artistiche eseguite da architetti italiani in Russia. Più

di duemila opere di architettura italiana si trovano registrate principalmente in Crimea, a Mosca ed a Leningrado.

Una Società per la lavorazione cooperativa delle vinacce.

Come è noto, dei 10 milioni di quintali di vinaccia che in media si producono annualmente in Italia, ne vengono utilizzati, ed incompletamente, soltanto 2 milioni circa, mentre i restanti 8 milioni rimangono inutilizzati e buttati per lo più nelle concimaie. La perdita che subisce in tal modo l'agricoltura italiana e la economia nazionale non è inferiore ai 400 milioni di lire all'anno. Infatti dal trattamento razionale delle vinacce si possono ricavare ben 8 fra prodotti e sottoprodotti, quali: l'alcool etilico rettificato extra neutro; l'alcool denaturato; l'olio amilico; l'acido tartarico; l'olio di vinaccioli; il panello di vinaccioli, che può servire come combustibile o come mangime; inoltre dei residui fertilizzanti e dei residui combustibili.

Merita quindi di essere messa in rilievo la opportunissima iniziativa presa dalla Federazione Nazionale delle Cantine Sociali per la costituzione di una Società Cooperativa per la lavorazione delle vinacce. Detta Società ha costruito a Modena un apposito Stabilimento capace di trattare annualmente 100 mila quintali di vinacce.

Lavorando in pieno, la sua capacità produttiva è la seguente:

1. Alcool rettificato extra-neutro a 96-97 gradi	Ettanidri	2.600
2. Alcool denaturato	»	400
3. Olio amilico	Kg.	2.000
4. Acido tartarico	Quintali	1.800
5. Olio di vinaccioli	»	2.400
6. Panello di vinaccioli	»	17.000
7. Residui fertilizzanti	»	25.000
8. Residui combustibili	»	45.000

Il diagramma di lavorazione della materia prima è schematicamente il seguente. La vinaccia fermentata viene distribuita in vasche di cemento armato dove, dopo l'aggiunta di acqua, si trasforma in alcool anche quella residua parte di zucchero che è tuttora contenuta nelle vinacce. Il liquido, passando successivamente da una vasca all'altra si arricchisce in alcool ed in acido tartarico, finchè, giunto nell'ultima vasca, è diventato un vinello con 4-5 gradi di alcool e portante in soluzione tutta la sostanza tartarica. Questo vinello passa nella sala dei tartrati, dove mediante trattamento con carbonato di calcio si ottiene tartrato di calcio al 91 % di purezza. Il vinello, che contiene ormai soltanto alcool, passa agli apparecchi di distillazione, dai quali si ottengono alcool extra neutro a 96-97°, alcool per denaturazione ed olii amilici. La vinaccia, privata così dell'alcool e dell'acido tartarico, viene poi essiccata, e compressa sotto presse idrauliche per ottenerne l'olio, il panello, ecc.

L'iniziativa della quale ci siamo occupati sta trovando numerosi imitatori: si è già costituita, ad esempio, a Bolzano, la *Società Utilizzazione Sottoprodotti Agricoli Cooperativa Atesina*, la quale si prefigge di utilizzare razionalmente i residui della vinificazione e gli scarti di frutta con procedimenti analoghi a quelli di Modena.

Gli avanzi di una chiesa romanica venuti in luce a Reggio Emilia.

Durante i lavori di ampliamento che il Genio Civile sta compiendo nel palazzo della propria sede, in via Emilia, sono venuti in luce gli avanzi architettonici dell'antica chiesa di Sant'Antonio Abate fondata nel 1209. A due metri dall'attuale piano stradale sono stati trovati il piano della chiesa, anche allora più basso della strada, e gli avanzi di due pilieri cruciformi, in cotto, con base in pietra, perfettamente conservati. Da una lapide esistente nella Galleria dei Marmi di Reggio Emilia risulta come la chiesa venisse costruita nel 1209 essendone architetti Alberto De Terencio e Albertino De Ianeto.

Una lapide nella chiesa di S. Maria in Porto Fuori, presso Ravenna.

A cura della benemerita Società degli « Amici dell'Arte » di Ravenna, è stata inaugurata il 23 corr. una bella lapide marmorea nella chiesa romanico-gotica di S. Maria in Porto Fuori, la quale, soprattutto per i preziosi affreschi trecenteschi della scuola giottesca che ne decorano l'abside, è meta di turisti italiani e stranieri. Nella lapide è scolpita la celebre terzina dantesca del XXI Canto del

Paradiso, che ricorda il fondatore della chiesa Pietro degli Onesti, detto il Peccatore, di cui si conservano le spoglie in un'urna marmorea del V secolo nella cappella a sinistra del presbiterio:

In quel loco fu' io Pier Damiano,
e Pietro Peccator fu nella casa
di nostra donna in sul lito Adriano.

Il Presidente della Società ed Ispettore onorario dei monumenti, con un breve ma elevato discorso, illustrò efficacemente il ricordo dantesco.

Pregevole affresco del '300 scoperto nel senese.

Informano da Montalcino, che nella vicina tenuta di Castiglione del Bosco, e precisamente in quella chiesa parrocchiale recentemente restituita all'originaria sua artistica bellezza, è stato scoperto un prezioso dipinto soprastante l'altare maggiore, opera d'arte insigne e di ingente valore fino ad ora ignorata. Il prezioso affresco è opera di Pietro Lorenzetti.

Un nuovo ponte sulla Arezzo-Firenze.

È stato recentemente inaugurato il ponte di Pratantico costruito a cura della Amministrazione provinciale. E' lungo 400 m., e la spesa totale è ascesa a L. 4.500.000. Con la inaugurazione di detto ponte il transito fra Arezzo, Firenze e l'Italia settentrionale riprenderà per l'antica strada fiorentina.

ARCHEOLOGIA

La scoperta dell'« antro della Sibilla » dove fu vaticinata la fondazione di Roma.

E' stato di recente scoperto il vero antro della Sibilla cumana: esso non è quello che è stato designato finora con questo nome, ma un'altra grandiosa galleria — vera basilica sotterranea — scavata nei pressi di Cuma, nel fianco occidentale del monte. La scoperta, che, ricollegandosi al mito delle origini di Roma, acquista nel Decennio Fascista un significato di lieto auspicio, costituisce una delle più grandi rivelazioni archeologiche degli ultimi tempi. Essa è stata fatta da Amedeo Majuri, soprintendente alle Antichità per la Campania, in seguito a lunghe e pazienti ricerche.

Il dubbio che il vasto sotterraneo, detto l'« antro della Sibilla », fosse invece un traforo praticato dai Romani per scopi militari, aveva indotto tempo fa il Majuri ad iniziare delle esplorazioni sul monte di Cuma. Durante tali ricerche, lo studioso notò una grotta adibita a cantina dal proprietario Cav. Poerio, e subito notò che le pareti, scavate nel vivo della roccia, presentavano una estrema finezza di taglio, così da non poter essere attribuite all'opera grossolana dei cavatori di pietre. Egli fu colpito, inoltre, dall'aspetto dell'ambiente, costituito da una sala quadrangolare, con tre nicchioni a vòlta; e infine, osservando la parete sinistra, scorse le tracce di un vano a segmenti nettamente trapezoidali, ricoperto rozzamente da opere di muratura. La strana rassomiglianza del taglio del vano con le forme dell'architettura funeraria ellenica indusse il Prof. Majuri ad approfondire le ricerche. E queste, condotte tanto all'interno della grotta quanto all'esterno, cioè lungo il ciglio della collina, portarono alla rivelazione che dalla cantina si può passare in un corridoio lungo ben 120 metri, tutto intersecato da gallerie perpendicolari scavate per provvedere all'illuminazione e interrotto al centro da tre bracci di galleria.

La perfetta rispondenza del sotterraneo con le descrizioni dell'« antro della Sibilla », che risalgono al IV e al VI secolo dopo Cristo, e con quella di Virgilio, permise al Majuri di venire alla conclusione che lo speco dove, secondo la leggenda, Enea ebbe il vaticinio della fondazione di Roma, fosse veramente l'antro da lui scoperto.

Le opere di scavo vennero eseguite rapidamente; ma quelle di assestamento, necessarie per assicurare la perfetta stabilità del grandioso sotterraneo, non hanno ancora avuto termine. Si ritiene però che tra non molto si potrà permettere il libero accesso del pubblico al misterioso santuario della Sibilla, che è un monumento unico nel genere, fra i più suggestivi del mondo antico.

Rovine di un anfiteatro romano dissepolte a Lucera.

In seguito a scavi fatti eseguire dalla Soprintendenza alle Belle Arti delle Puglie, nel vigneto De Luca a Lucera, sono stati rinvenuti tre muri, di cui uno perimetrale e due di ripiano che fanno parte dell'antichissimo anfiteatro romano.

L'anfiteatro sorgeva nel centro dell'antica città, mentre ora si trova alla periferia della città nuova e al lato opposto del Castello svevo, ricostruito su quello romano. Gli scavi continueranno e nel prossimo inverno saranno estesi nell'interno del Castello per meglio identificare le origini della storica mole, sede preferita di Federico II.

La scoperta di un importante frammento degli « annali ostiensi ».

E' stata scoperta ad Ostia antica una iscrizione marmorea di 56 linee che si riferisce a fatti avvenuti sotto l'impero di Traiano. Lo scopritore, Prof. Guido Calza, direttore degli scavi, ritiene che si tratti di un frammento degli *annali ostiensi*, e cioè di un documento che può paragonarsi alla nostra *Gazzetta Ufficiale*. Infatti gli «annali» erano redatti nella Casa Imperiale e, incisi su lapidi marmoree, venivano affissi sulle pareti della Curia, nel Foro. Nelle singole città dell'Impero venivano poi divulgati degli estratti delle notizie contenute negli «annali» stessi.

La lapide ora scoperta riguarda le solenni feste date dall'Imperatore Traiano negli anni 108 e 113 dell'Era nostra. Contiene inoltre la

menzione di grandi lavori pubblici da lui fatti ...iare, quali le imponenti terme sul colle Oppio, il Foro e la basilica Ulpia, che proprio oggi in virtù del Fascismo sono tornati in luce; la sistemazione della colonna Traiana e la ricostruzione del tempio di Venere genitrice, che sorgeva nel Foro di Cesare, importantissimo accenno che permette di identificare come traianeo il tempio che già affiora con magnifici avanzi nella nuova Via dei Colli, accanto al Vittoriano.

Sono ricordati inoltre, in questi «annali», il dono dell'Acqua traianea, fatto alla cittadinanza con la raccolta delle acque del bacino del lago di Bracciano; la morte di Marcella, sorella di Traiano; e una grandiosa sagra dell'uva durata dal 23 agosto al 15 ottobre dell'anno 110.

Il nuovo documento è stato illustrato dal Prof. Calza in una seduta del Congresso della Società pel progresso delle Scienze.

Resti di mura e di tombe etrusche nel Grossetano.

Resti di grandiosi edifici etruschi sono venuti alla luce in località Poggio di Castiglione non lungi da Follonica. Si è ritrovata la cinta di mura che circonda il poggio e un edificio sopra il poggio stesso, di 120 metri di lunghezza per 60 di larghezza, contenente: celle, pozzi, tombe, vasellame etrusco ed altro materiale interessante.

Anche in località Canalone si sono scoperti avanzi di mura pelasgiche di grande interesse.

Statua di imperatore romano trovata presso il Castello di Baia.

Durante alcuni lavori agricoli poco lontano dallo storico Castello di Baia, venne rinvenuta una bellissima statua raffigurante un imperatore romano, forse Adriano, la quale è stata trasportata al Museo Nazionale. L'ottima fattura del modellato lascia ritenere che tale opera, rinvenuta a una profondità di circa 80 centimetri, in prossimità della nicchia nella quale era originariamente collocata, sia di autore greco.

TRA I LIBRI

F. VOLLA e F. PORRO. – *Fotografia aerea negli usi civili e militari*. – Pag. IX-454 con 481 illustraz. Ed. U. Hoepli, Milano, 1932-X: L. 60.

«Fotografare, interpretare, misurare la terra dall'aeroplano»: queste parole che si leggono nel frontespizio, definiscono egregiamente il programma dell'opera per la quale gli Autori, ufficiali della R. Aeronautica, hanno messo a contributo tutta la loro dottrina e la loro esperienza. La fotografia aerea, nata, si può dire, dalla guerra, è diventata oggi un potente strumento di civiltà, dandoci la fedele rappresentazione delle regioni più inaccessibili e costituendo un preziosissimo ausilio della topografia. Questo libro offre un quadro sintetico della multiforme attività della fotografia dall'alto, incominciando con l'insegnare a leggere i documenti aerofotografici, così come si insegna a leggere una carta topografica. Nella ricca documentazione illustrativa il lettore vede sfilare monti, pianure, mari e fiumi; perfino i fondali lagunari e costieri sono violati dall'obbiettivo aerofotografico... senza parlare delle immagini stereoscopiche che tradiscono il calpestio di un prato da migliaia di metri di quota! Viene poi spiegato in forma piana il problema della fotogrammetria — come cioè da una immagine nadirale si ricava una carta topografica — che ha ingiusta nomea di astruseria e che è di particolare interesse per il nostro Paese, ove, a differenza di altri Stati d'Europa e d'America, taluni sistemi aerotopografici non sono ancora stati adottati ufficialmente.

Annuario Generale d'Italia 1932-X. – XLVII Ediz. Tre volumi in 4°, rilegatura in tutta tela, di complessive pagine 6740. Ed. S. A. «Annuario Generale d'Italia», Genova, (Piazza De Ferrari): L. 135.

La lunga esperienza non è stata vana per questa grande opera che si pubblica annualmente

dal 1886, recando ogni anno il segno di qualche perfezionamento. Essa rispecchia l'ordinamento amministrativo e la vita economica della Nazione dando un quadro completo, se pur sintetico, del nuovo ordinamento statale sulla base di dati forniti e controllati dai pubblici uffici, nonchè una rassegna delle attività private nel campo del commercio e dell'industria nazionale. Il primo volume comprende i dati relativi alla Casa Reale e alla Real Corte e all'ordinamento dello Stato, nonchè la rassegna dei 7307 Comuni del Regno con la segnalazione, per ciascuno di essi, degli Enti, Istituzioni e Ditte. Tale rassegna, che costituisce la parte essenziale, coprendo ben 5069 pagine, occupa anche tutto il volume secondo e parte del terzo. In quest'ultimo si trovano poi dati e notizie riguardanti le Colonie, lo Stato della Città del Vaticano e, in compendio, i principali Stati del Mondo; nonchè un elenco degli industriali d'Italia, vari indici che rendono agevole la consultazione dell'opera e un vocabolario delle rubriche, in quattro lingue, per uso degli stranieri. Veramente, come leggesi nella prefazione richiamantesi allo spirito del Decennale Fascista, questa opera «si presenta come la leva in massa di tutte le forze vive della Nazione». E chi vi troverà qualche inesattezza o lacuna, pensi a qual tremenda fatica corrisponda un'impresa del genere e come per essa possa veramente dirsi che la perfezione è prerogativa degli Dei.

S. De Capitani di Vimercate. – *Il quarzo e le sue applicazioni*: L. 3,50. — A. De Marchi. – *Telefonia e telegrafia termoionica:* L. 14. — G. Marolli. – *Matematica per radiotecnici.* – 2ª Parte: L. 10. Per cura dell'Istituto Radiotecnico di Milano (Via Cappuccio, 2): 1932-X.

Contengono il testo delle lezioni tenute presso l'Istituto di Radiotecnica di Milano, che tiene corsi biennali di perfezionamento per ingegneri, dottori in fisica, ufficiali delle Armi tecniche, corsi professionali, corsi per aeronauti, ecc. Quest'anno ha aggiunto una nuova scuola: «la Scuola-Officina per radiomeccanici».

Nino Bonnet. – *Lo sbarco di Garibaldi a Magnavacca.* – Con prefazione dell'On. Gen. Ezio Garibaldi. Pag. 136 illustr. con tav. f. t. Stabilimenti Poligrafici Riuniti, Bologna, 1932-X: L. 7.

Antonio Patrignani. – *L'azione del Colonnello Nino Bonnet nel trafugamento di Garibaldi dalla Pialazza alla fattoria Guiccioli.* – Pag. 80. Ed. Fratelli Lega, Faenza, 1932-X: L. 7.

Anche il Cinquantenario Garibaldino, come era prevedibile, ha porto occasione a una serie non indifferente di pubblicazioni, tra le quali emergono quelle che riesumano documenti o pongono nella giusta luce personaggi non abbastanza noti e apprezzati. Tale è il caso di questi due libri che riguardano colui che Giuseppe Garibaldi amava definire «il mio angelo salvatore». Il primo d'essi è anzi scritto dallo stesso Bonnet, ma, stampato, nella prima edizione, quarantacinque anni fa, era ignorato, si può dire, da buona parte degli stessi studiosi del Risorgimento. Bene ha fatto dunque la figlia Imelde Bonnet Pinza a curarne la ristampa; come molto opportunamente Antonio Patrignani ha pubblicato notizie e documenti che valgono a mettere in più chiara luce le benemerenze patriottiche del Bonnet.

Francesco Palmegiani. – *Rieti e la regione Sabina.* – Pag. 778 con numerose illustraz. Ed. Rivista «Latina Gens», Roma, 1932-X: L. 70.

Rieti, restituita a dignità di provincia per volontà del Duce, ha in quest'opera la celebrazione del suo passato storico e insieme l'auspicio per il suo prosperoso avvenire. Infatti l'A. non si è accontentato di lumeggiarne le vicende storiche e le bellezze artistiche e naturali, ma ne ha illustrato le risorse economiche e l'ambiente sociale, ponendo in degna evidenza quanto il Regime va facendo per il suo continuo progresso. Il volume, ben stampato su carta patinata color avorio, è abbondantemente illustrato.

La pesca nei mari e nelle acque interne d'Italia. – Tre volumi in 4º, rileg. bodoniana, di rispettive pagine 356, 710, 412, con numerose illustrazioni in nero e a colori, diagrammi e carte geografiche ripiegate. Prefaz. di S. E. Giacomo Acerbo. Libreria dello Stato, Roma, 1932-X. Senza indicaz. prezzo.

Data la grande importanza che il problema della pesca assume in questa nostra Italia avvolta dal mare e così ricca di acque interne, era avvertita da tempo la necessità di riunire in organico compendio i dati relativi all'attività peschereccia che va assumendo, nella nuova vita italiana, ordinamenti e mezzi adeguati. Se l'«Annuario della pesca», pubblicato nel 1922 a cura del competente Ispettorato, riuscì di proporzioni troppo modeste e comunque inadeguato allo scopo, ponderosa ed esauriente appare questa pubblicazione, che raccoglie in tre grossi volumi una ricca documentazione relativa alla pesca nei mari, fiumi e laghi dell'Italia e Colonie, all'organizzazione di questa industria e ai rapporti di essa con le industrie sussidiarie e col commercio dei prodotti ittici. L'opera è corredata di tavole e diagrammi numerosi, concernenti le risorse faunistiche dei nostri mari, le zone di sfruttamento e lo sviluppo dell'attività peschereccia; essa dà inoltre un quadro completo delle provvidenze adottate dal Governo Nazionale per dare incremento ad una attività così importante per il nostro Paese.

Adolfo Oxilia. – *Machiavelli.* – Pag. 64 illustr. «Nenci», Via degli Alfani, 50, Firenze, 1932-X: L. 12.

Questa opera, premiata al concorso «Nenci», è certo tra le migliori della indovinata collezione di monografie illustrate edite dal Dott. Cherubini. La vita e l'opera del Segretario fiorentino vi sono esposte con tratti necessariamente sobrii, ma efficaci e coloriti, e documentate da un copioso materiale illustrativo.

FEDERICO PAGNACCO. – *Il contributo della Venezia Giulia e della Dalmazia alla guerra di redenzione 1915-1918.* – Pag. 88.

2107 volontari, 302 morti, 11 medaglie d'oro, 153 d'argento, 145 di bronzo. Questo, in cifre, il contributo dato dalle provincie Giuliane e Dalmate alla Patria redentrice nel fatidico triennio 1915-1918. L'A., volontario triestino, ci narra in questo libro vibrante di passione, le vicende dell'eroica schiera, sulla base di documenti e della personale esperienza.

Maggiore AMEDEO TOSTI. – *Cronologia della guerra mondiale 1915-1918.* – Pag. 224 in 8° grande. Tip. Regionale, Roma, 1932-X: L. 25. Sconto del 20 % (cioè L. 20 comprese le spese postali) a quei Soci che inviano le ordinazioni citando il numero di tessera, alla Tipografia Regionale, Via Principe Amedeo, 126, Roma.

Questo lavoro del ben noto scrittore di storia militare Magg. Dott. Amedeo Tosti, giunge diciottesimo nell'elenco delle opere fin qui pubblicate dallo stesso Autore, fra le quali ricordiamo i due volumi *La nostra guerra* e *I Soldati italiani in Francia* appartenenti alla serie «Guida dei Campi di Battaglia», del T. C. I. In questa *Cronologia* l'A. ha dato alla materia una disposizione assolutamente nuova: gli avvenimenti politici e militari, cioè, sono prospettati in quadri cronologici e sincronici, ciò che rende possibile di coglierne a colpo d'occhio le concomitanze e le influenze reciproche. Anche la guerra marittima ed aerea è contemplata nel lavoro. La storia di ogni anno di guerra è preceduta da una succosa sintesi degli avvenimenti svoltisi nell'anno stesso, cosicchè in 38 pagine è magistralmente riassunta l'intera guerra mondiale. Segue una cronologia degli avvenimenti più importanti del dopo-guerra ed una ricca bibliografia essenziale della grande guerra.

GUNTHER LANGES. – *Autorama in Wort und Bild (Dolomiten-Gardasee).* – Pag. 220 con 100 illustraz. una pianta di città e una carta stradale. Rileg. t. tela. Universitäts-Verlag, Innsbruck, 1932. Senza indicaz. prezzo.

Fornisce all'automobilista, che si accinge a percorrere la ricchissima rete di strade tra il Garda e la Carnia, attraverso la Venezia Tridentina, l'Alto Adige e le Dolomiti, una guida che, oltre ai dati relativi al paesaggio, alle attività ricettive, ai rifornimenti automobilistici, ecc., dà anche una specie di diorama con una serie di belle fotografie su cui sono indicati i punti che più interessano il turista e l'alpinista, nonchè quelli che si riferiscono a fatti d'arme della recente guerra. Questa guida è quindi sempre parlante agli occhi.

GIOTTO BIZZARRINI. – *Il libro del Samaritano.* – Pag. 366 con 201 fig. in nero e 5 tav. a colori f. t. Ed. R. Giusti, Livorno: L. 23. Ai Soci del T. C. I., che ne facciano richiesta diretta all'Editore: L. 18,40.

Offre nozioni chiare ed esatte, di anatomia, fisiologia, igiene, nonchè sulle malattie più comuni, e porge utili insegnamenti sul modo di assistere gli ammalati e porger loro aiuto in casi di urgenza e in attesa del medico. Opera utile a tutti, così ai medici, infermieri e insegnanti come ai privati che potranno ospitarla con profitto nella biblioteca di famiglia.

ENZIO CORTESE RIVA PALAZZI - CARLO DELLA VENERIA. – *Compendio di Diritto Penale.* – Pag. 472. Ed. Lattes & C., Torino, 1932: L. 18. Ai Soci del T. C. I. che invieranno le ordinazioni all'Editore, citando il numero di tessera, sconto del 15%, ossia: L. 16,30.

Fra le elaborazioni dottrinali più interessanti venute sinora alla luce, a commento del Codice Penale Rocco, è questo volume che due valenti magistrati piemontesi hanno compilato, utile guida ad una piena conoscenza e ad una esatta interpretazione dello spirito delle nuove leggi. La forma chiara e sinteticamente precisa dell'esposizione ne fa un manuale prezioso per magistrati, avvocati e studenti.

MARIO ALDOVRANDI. – *Valtournanche.* – Pag. 136 con illustraz. e uno schizzo geogr.: L. 7. — Id. Id. – *Gressoney.* – Pag. 172 con illustraz. e uno schizzo geogr. f. t.: L. 8. Ed. S. Lattes e C., Torino, 1932-X.

Sono due volumetti della utile «Guida delle Valli d'Aosta». Il primo riguarda la Valtournanche, che, avendo per dominatore il terzo colosso delle Alpi valdostane, il Cervino, interessa quindi più gli alpinisti veri e propri che i turisti. Grande interesse anche per il semplice turista ha invece la Valle di Gressoney, che, oltre che assai pittoresca, è una delle più accoglienti e accessibili della regione Valdostana, disponendo di una buona attrezzatura di alberghi e di ville e facendo capo al gruppo del Rosa che è uno dei più vasti d'Europa e dei più ricchi di ascensioni. Di tutto ciò che può interessare il turista e l'alpinista nelle due bellissime valli, questa guida dà notizia diligente e aggiornata.

La Brianza. – Pag. 110 con illustraz. f. t. Ed. F.lli Pozzoni, Cisano Bergamasco, 1932-X: L. 2,50.

Itinerari dei Musei e dei Monumenti d'Italia. – N. 10. GABRIELLI MARIAROSA: *Il Museo Civico di Viterbo*, con 47 illustraz.: L. 5. — N. 11. MARCONI PIRRO: *Il Museo Nazionale di Palermo, Sez. Archeologica*, con 87 illustraz.: L. 5.

L'Enciclopedia Militare ha da tempo ripreso la pubblicazione sempre con gli auspici del « Popolo d'Italia », ma sotto la direzione e il controllo della Casa Editrice Ulrico Hoepli di Milano. Escono due fascicoli al mese. Sono usciti finora 83 fascicoli (fino alla voce « Moreno ».

La circolazione urbana e il suo determinismo. – Studio-progetto per la regolazione meccanica razionale del movimento viario nella zona centrale della città di Milano. Pag. 168 illustr. a cura del Comune di Milano. Tip. Pizzi e Pizio, Milano, 1932-X: L. 20.

La conquista francese della Corsica - Da un giornale dell'epoca. – Pag. 186 illustr. Documenti di storia còrsa a cura della Riv. « Corsica Antica e Moderna ». Ed. R. Giusti, Livorno, 1932-X: L. 23.

FERDINAND FRIED. – *La fine del capitalismo.* – Pag. 348. Ed. Valentino Bompiani, Milano, 1932-X: L. 12.

Movimento Economico dell'Italia. – Vol. XXI. A cura della Banca Commerciale Italiana. Pag. 666. Milano, 1932-X. Senza indicaz. prezzo.

FERDINANDO ORESTE TENCAJOLI. – *Talamello nel Risorgimento Italiano.* – Pag. 94 illustr. Ed. « Modernissima », Roma, 1932-X: L. 10. A beneficio delle orfanelle dell'Istituto dell'Addolorata di Talamello.

GABRIEL FAURE. – *Sur les routes de Bohême.* – Pag. 192. Fasquelle Editeurs, Parigi, 1932: Fr. 12.

E. MIOZZI. – *Calcoli per grandi ponti ad arco.* – Pag. VIII-272 con 74 figure. Ed. Hoepli, Milano, 1932: L. 38.

C. DRAGONI. – *Economia agraria.* – Parte I: I fattori della produzione - Parte II: La combinazione dei fattori produttivi - Parte III: L'esercizio dell'impresa agricola ed i suoi risultati. – Pag. XXVIII-794. Ed. Hoepli, Milano, 1932-X: L. 60.

FILIPPO CRISPOLTI. – *Pio IX, Leone XIII, Pio X, Benedetto XV - Ricordi personali.* – Pag. 216. Ed. Treves-Treccani-Tumminelli, 1932-X: L. 10.

Il traffico marittimo. – Vol. II della Cronistoria della guerra marittima italo-austriaca, 1915-1918. – Pag. 132 con tav. f. t. Per cura dell'Ufficio Storico della R. Marina, Roma: 1932-X: L. 15.

ALBERTO STRADELLI. – *La conservazione ed i trasporti frigoriferi delle frutta e degli ortaggi.* – Pag. 116 con 16 fig. n. t., 12 tav. a colori f. t. Ed. Hoepli, Milano, 1932-X: L. 12.

EUCLIDE DI BERGAMEN. – *Rumagna.* – Scene drammatiche in 3 atti, in dialetto ravennate con traduzione italiana e musica di « canti e stornelle » romagnole. Pag. 84, con silografie. Ed. S. T. E. R., Ravenna: L. 5.

MARIO DEL BELLO. – *Il volo delle aquile giovinette.* – Pagine 56: L. 4. — Id. id., *Soldano – L'Aquila Nera.* – Pag. 237: L. 8. Casa Ed. « Il Libro Periodico », Roma, 1932-X.

Manuale della Provincia di Como per l'anno 1932. – Vol. LXXXII. Pag. 880 rileg. tela. Tip. Ed. Ostinelli di C. Nani, Como: L. 18.

G. B. TIROCCO. – *Il melone e il cocomero.* – Pag. 64 illustr. Ed. Battiato, Catania: L. 4.

CARLO GOLDONI. – *Corrispondenza diplomatica inedita.* – Pag. 240 illustr. Ed. Treves-Treccani-Tumminelli, Milano, 1932-X: L. 15.

DELFINO CINELLI. – *Raffiche sui grattacieli.* – Pag. 210. Ed. Treves-Treccani-Tumminelli, Milano, 1932-X: L. 10.

I Santuari d'Italia, editi dalla Casa Editrice *Pro Familia*, cessano col prossimo anno la pubblicazione periodica, essendo già completa la serie dei santuari più insigni. L'opera consta di cinque grandi volumi riccamente illustrati e rilegati in tela, i quali verranno ceduti ai Soci del T. C. I. a *L. 125* anzichè L. 150. Le cinque annate in fascicoli sciolti verranno cedute ai nostri Soci a *L. 100* anzichè L. 125. Indirizzare le richieste alla Casa Editrice *Pro Familia*, Piazza Carlo Erba, 6, Milano.

Statistica dei Soci al 31 ottobre 1932-XI.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 ottobre 1932		N. 169 923
Soci annuali per il 1932 iscritti alla stessa data		» 24 473
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1931	N. 189 555	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 31 ottobre 1932	» 16 134	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 ottobre 1932	» 12 706	
		» 218 395
Totale Soci		N. 412 791
Presumibili rinnovi Soci annuali già iscritti nel 1931 che non pagarono ancora la quota del 1932 e presumibili nuove iscrizioni		» 1 500
Totale Soci		N. 414 291

INDICE GENERALE DELL'ANNO 1932

Attività del Touring.

Attività dell'« E. N. I. T. ».

Illustrazione di località e regioni Arte – Monumenti.

Turismo – Industrie turistiche – Trasporti – Urbanesimo.

Imprese, impianti, industrie.

Scienze varie e naturali.

Colonie e Possedimenti.

cavi – Archeologia.

Varie – Folclore.

Pagine staccate.

Vita del Touring.

Notizie ed Echi.

Autori.

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano (105), Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* "Gustavo Modiano" - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

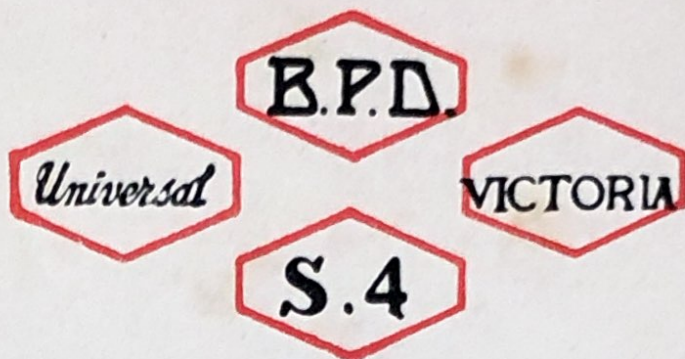
LA PRODUZIONE

DI ANELLI
SEMI-PNEUMATIC
HUTCHINSON

PUO' SODDISFARE TUTTE LE ESIGENZE • UN ANELLO PER OGNI TIPO DI AUTOMEZZO • INDUSTRIALI, IMPRESE DI TRASPORTI, GARAGISTI, REALIZZERETE FORTI ECONOMIE, MONTANDO

ANELLI
SEMI-PNEUMATIC
HUTCHINSON

IT. INDUSTRIA GOMMA & HUTCHINSON - MILANO

LE POLVERI E LE CARTUCCE DA CACCIA E DA TIRO

della

SOC. BOMBRINI PARODI DELFINO

offrono le più assolute garanzie perchè:

STUDIATE da tecnici specialisti, con criteri superiori a quelli della semplice speculazione;

FABBRICATE con materie prime sceltissime e con ogni cura nel grandioso Stabilimento di Segni (Scalo);

COLLAUDATE severamente dal Banco di Prova di Segni, attrezzato con i più moderni e perfetti apparecchi.

«GUSTAVO MODIANO» - MILANO

PREZZO L. 1,80